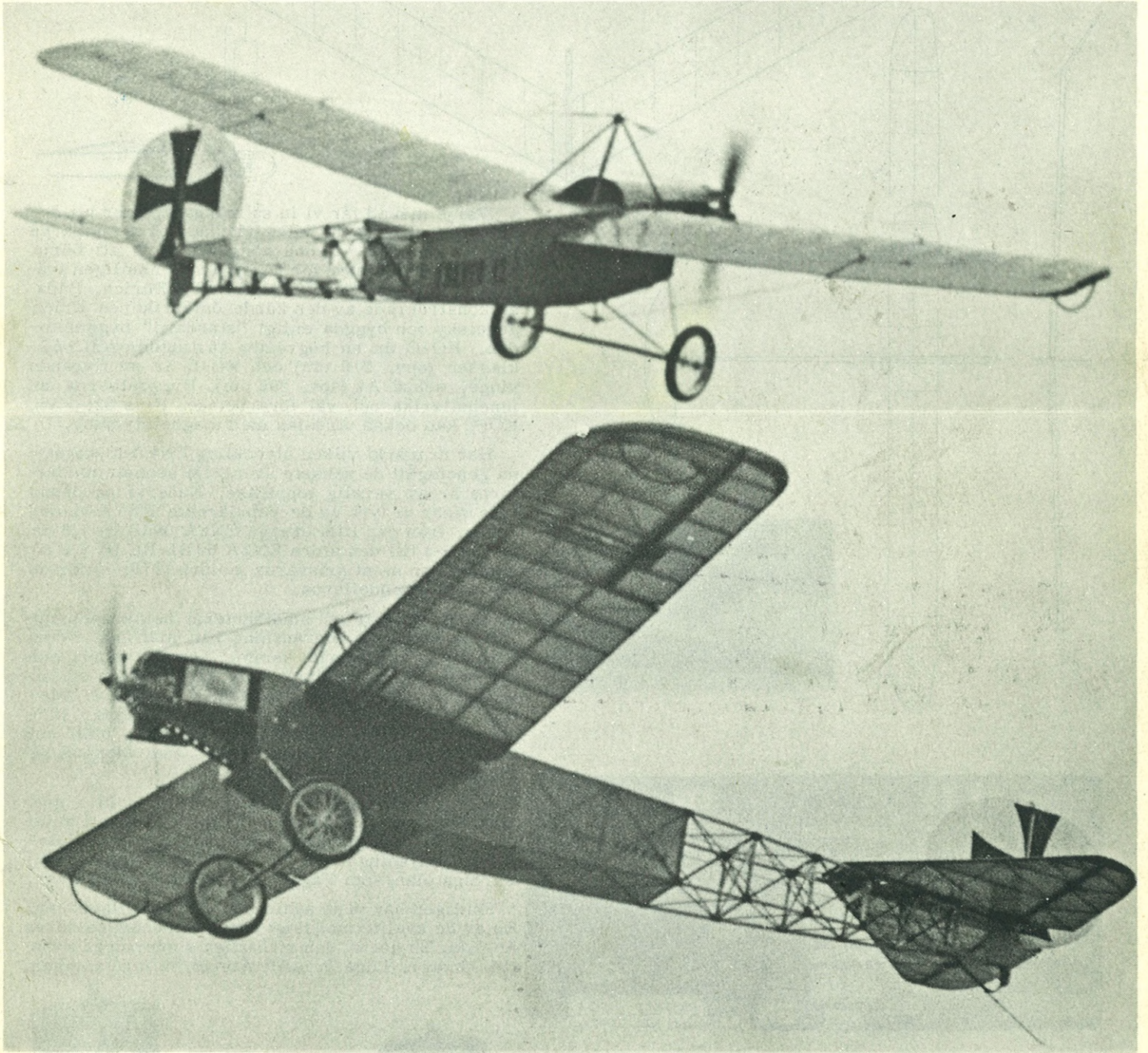


FA

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

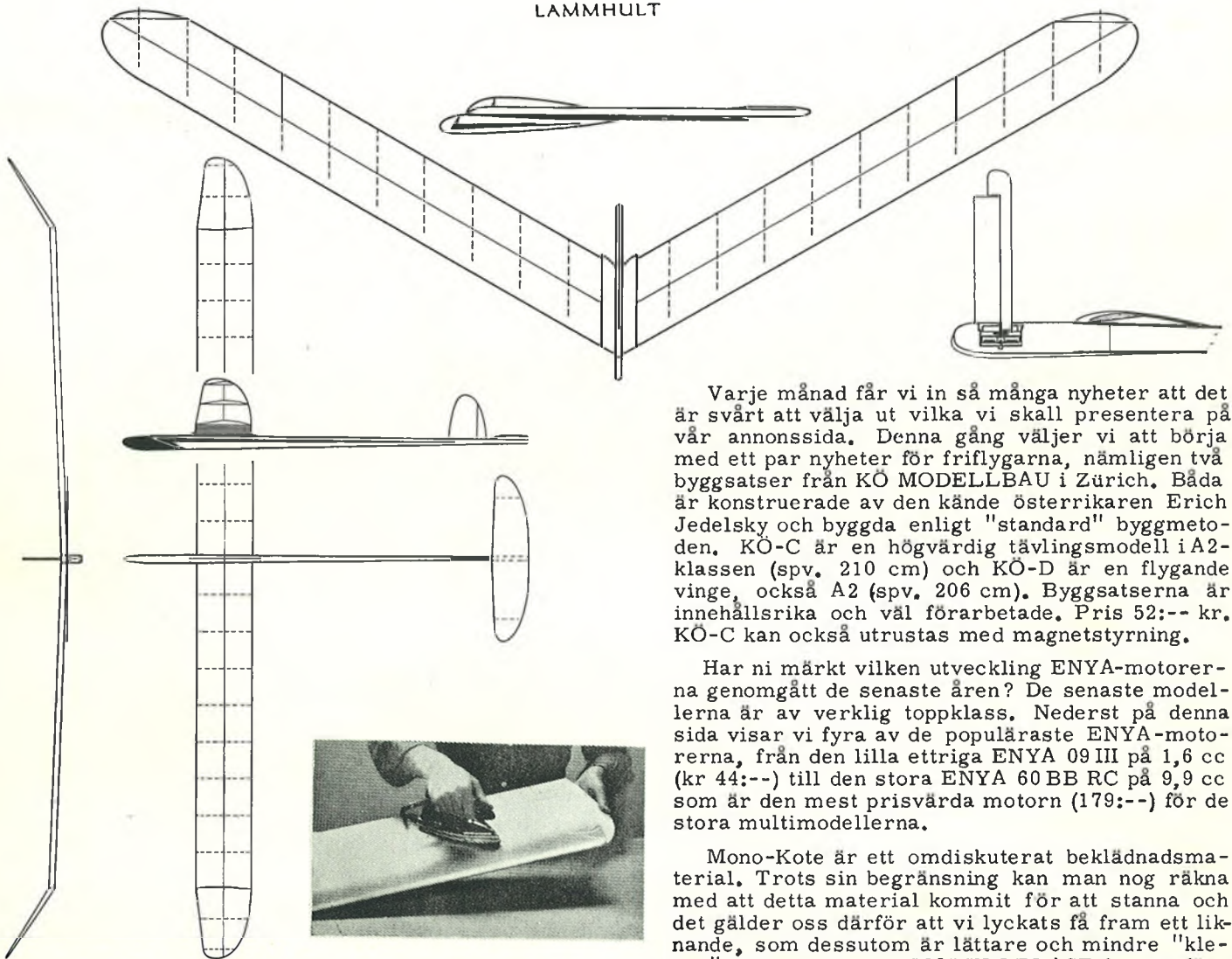


SM EM VM



MODELLFLYGNYHETER

FRÅN
F: A VALTER JOHANSSON
LAMMHULT



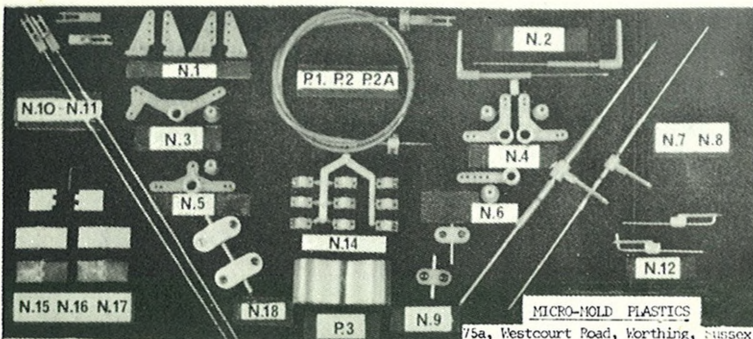
Varje månad får vi in så många nyheter att det är svårt att välja ut vilka vi skall presentera på vår annonssida. Denna gång väljer vi att börja med ett par nyheter för friflygarna, nämligen två byggsatser från KÖ MODELLBAU i Zürich. Båda är konstruerade av den kände österrikaren Erich Jedelsky och byggda enligt "standard" byggmetoden. KÖ-C är en högvärdig tävlingsmodell i A2-klassen (spv. 210 cm) och KÖ-D är en flygande vinge, också A2 (spv. 206 cm). Byggsatserna är innehållsrika och väl förarbetade. Pris 52:-- kr. KÖ-C kan också utrustas med magnetstyrning.

Har ni märkt vilken utveckling ENYA-motorerna genomgått de senaste åren? De senaste modellerna är av verklig toppklass. Nederst på denna sida visar vi fyra av de populäraste ENYA-motorerna, från den lilla ettriga ENYA 09 III på 1,6 cc (kr 44:--) till den stora ENYA 60 BB RC på 9,9 cc som är den mest prisvärda motorn (179:--) för de stora multimodellerna.

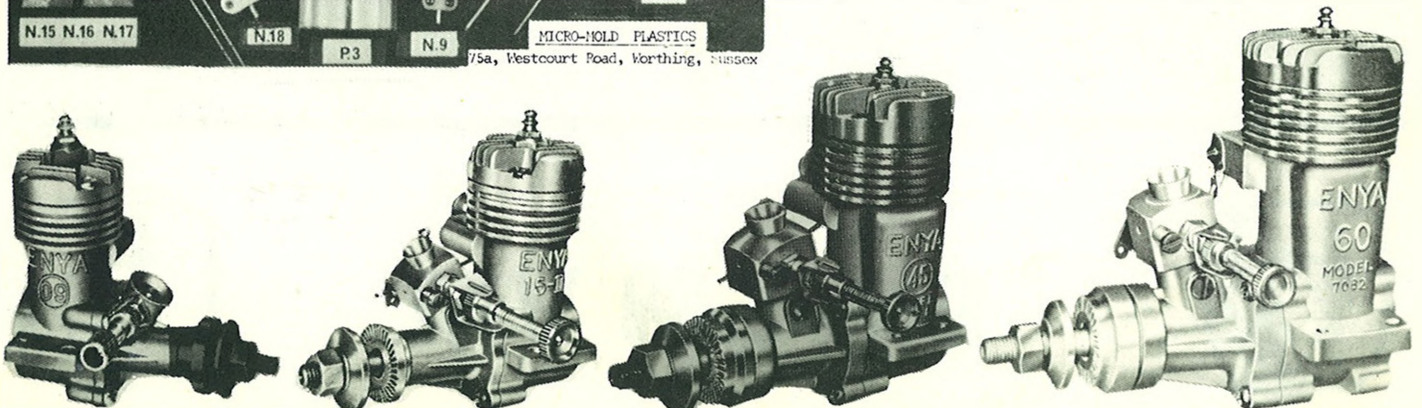
Mono-Kote är ett omdiskuterat beklädnadsmaterial. Trots sin begränsning kan man nog räkna med att detta material kommit för att stanna och det gäller oss därför att vi lyckats få fram ett liknande, som dessutom är lättare och mindre "klettigt" att arbeta med. MODELLPLAST finns i färger vitt, gult, orange, rött, silver, blått och svart. Arken har samma format som Mono-Kote (65x91 cm) och kostar 12:50.

Köp av en beg. RC-anläggning som är i gott skick kan vara mycket förmånligt. Vi har ett antal beg. reed- och galloping ghost anläggningar. Närmare upplysningar per tel. 0472/65046 (el. 65045) Färdiga plan, som Vagabond och Robot, finns även.

Slutligen har vi de alltid lika viktiga tillbehören. En av de kvalitetsmässigt bästa tillbehörsserierna är M.M. En del av den rikhaltiga sorteringen syns till vänster. Låga Priser! Aterförsäljare antages.



75a, Westcourt Road, Worthing, Sussex



MODELL-NYTT

Milstolpar

SMFF fyller 10 år 1967, vilket skedde redan 16 februari men den nu förestående riksstämman aktualiserar jubileet. I MN 1/67 och 3/67 diskuterade vi den historiska aspekten på årsdagen, så den kan vi bortse från nu. Självklart är förbundets existens tid så kort att den snarare ger oss inspiration till att arbeta vidare än skäl att förhäva oss.

Hur är SMFF:s situation just nu. Är 10-årsdagen en milstolpe eller bara en dag bland alla andra. Jubileumsdagen den 16 februari är i och för sig utan intresse men likväl tror jag att man i år kan tala om ett epokskifte av flera skäl.

De förvirrade diskussionerna vid fjolårets stämma förbadade en pågående omstrukturering inom SMFF. Då kunde stämman ej heller sammanfatta läget till ett konkret förslag och beslut utan tillsatte organisationsutredningen vars förslag vi refererade i MN 3/67. I förslaget framgår att SMFF som riksorganisation stabiliserat sig, med ökad krav på fasthet i beslutsprocessen. Inrättandet av ett förbundsråd mellan riksstämman och förbundsstyrelse är ett exempel på detta.

Förbundets ekonomi går i år över till fas nummer fyra. Det började med att SMFF fick stöd av KSAK. Sedan övergick förbundets omslutning till ramen för de avgifter som inkom från medlemmarna. Successivt har behoven därefter stigit där styrelsen arbetat hårt med att få inkomsterna att hänga med. De sista åren har dock inneburit underskott. När stora pekuniära behov är entydigt påvisade yttar sig dock nya inkomstmöjligheter i form av anslag direkt eller indirekt från staten. Det är vad som resulterar i år. Flygsportförbundet avdelar för innevarande år 12000 kronor för SMFF:s räkning och skolöverstyrelsen har förbundet i förslagsrum 6 bland de riksorganisationer som icke har men rekommenderas få, statsbidrag.

De olika tävlingsgrenarna börjar få allt mer specialiserad verksamhet. Den kan dock varken nationellt eller internationellt anses större än tidigare. Resultaten går i vågor och är knappast heller mer förpliktande än förr. Specialiseringen inom grenarna liksom behovet att avlasta förbundsstyrelsen för övriga verksamhetsområden motiverar förstärkning av grenledningarna, vilket också föreslagits av organisationsutredningen. Därmed öppnas även nya möjligheter till aktiv påverkan av de aktivas prestationsnivå.

Förbundets ställning kan inte bedömas enbart från in-ternerna bevekelsegrunder. Inom dagens samhälle sker ju förskjutningar på sedvanligt sätt. Myndigheter och institutioner stöder oss ej längre därför att vi underlättar rekryteringen till försvar och flygiska verksamhetsområden. Däremot uppskattas ambitiöst arbetande organisationer med fast ledning, särskilt om de aktivt sysselsätter ungdomar.

Företagen blir allt mer kostnadsmedvetna och därmed mindre roade avideell verksamhet eller försäljning av sällan efterfrågade specialartiklar.

Allmänheten blir allt mer kräsen i sitt val av fritidssysselsättningar. Många vill gärna veta vad modellflyg är liksom de vill ha en hum om många andra företeelser i sin omgivning. De hämtar sin information ur tidningar och TV. Att söka efter information eller ta initiativ till kontakter görs i allt mindre grad. Allmänheten väntar sig att de som vill modellflyga ges möjlighet till detta, men att det sker utan olycksrisker, bullerstörningar eller ungdomlig misskötsel.

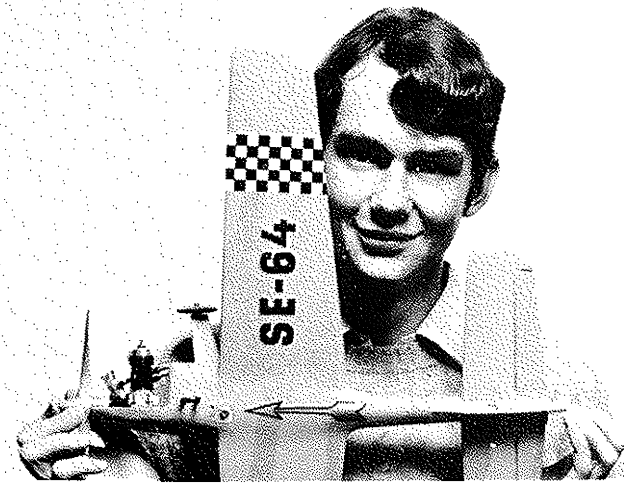
De aktivt intresserade blir trogen sin hobby i många år och somliga åtar sig trots den nutida livsstilen krävande oavlönade funktionärposter. Modellflygarna lägger ned minst lika mycket tid nu som förr på flygning med sina modeller. Däremot satsas antagligen mindre tid på modellbygge men i gengäld får hobbyn kosta mycket mer, kräva större utrymmen i bostaden etc.

Hobbyfirmorna säger att modellflyget minskat i omfattning. Det stämmer säkert om man bedömer saken utifrån antalet tillverkade Vargen-byggsatser, försäljningen av plastmodeller och liknande. Antalet seriöst verksamma modellflygare inger inte oro för framtiden men får givetvis gärna öka.

Livet skall levas som en lek, sa Platon. Det gör vi.

Göran Alster

Vi presenterar STANDARDRACING



Ulf Larsson heter en tystlåten, mörkhårig yngling med vaken blick. Han debuterade för ett halvt decenium sedan i combat, där han snabbt visade sig hårdför, både i C-int och C-35. Sedan dess har han också hunnit flyga TR-int och TR-B, fortfarande med en viss förkärlek till snabba motorer. När han nu visar sig skriva både pedagogiskt och vitsigt är det en angenäm överraskning både för läsare och redaktör. Även nu känner man den snabba motorns puls.

VARFÖR INTE STANDARDRACING?

Ja, varför inte? Men innan Du tar ställning till den frågan bör Du nog läsa denna artikel.

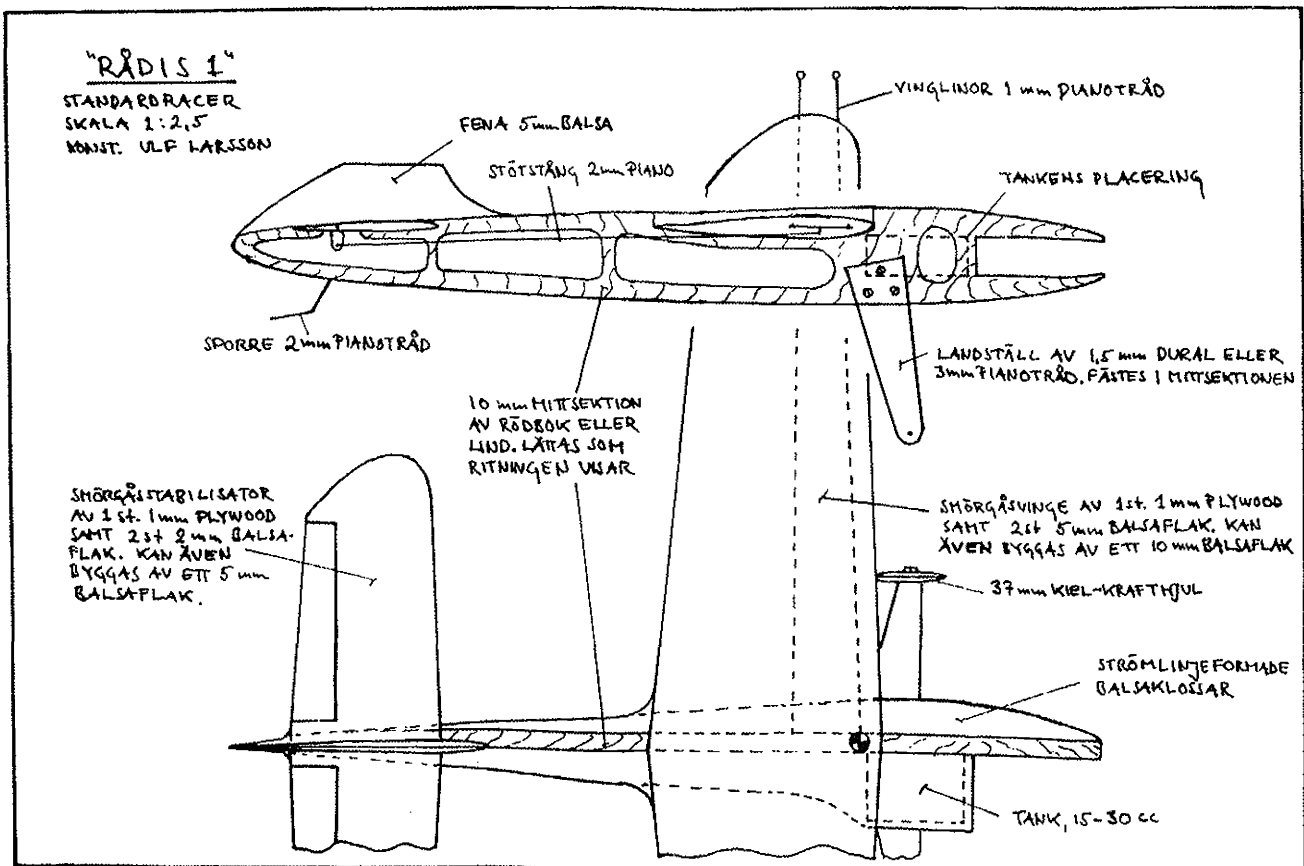
De svenska tävlingarna i team-racing har på senare år visat ett konstant minskande deltagarantal. Många är de, som lagt pannorna i djupa veck, för att komma till rätta med detta sorgliga faktum. Förty TR är en ädel och rolig sport, ju. Bland de olika teorierna märks sådana argument som stark specialisering av modellmaterialet, många och krångliga regler och andra saker som gör TR till en klass dominerad av en grupp specialister.

Förvisso är det besvärligt och avskräckande för en junior att ge sig i kast med TR, där man på futtiga 7 km bränsle ska få en törstig tvåhalva att gå en otrolig massa varv i en fruktansvärd fart.

Det är ingen som passar nybörjarens julklappsmotor (vems motor passar det egentligen?).

I denna situation kan vi snekla litet smått på U.S.A., där de för några år sedan hade samma problem med AMA-racing, en klass som motsvarar svenska TR-B. När klassen höll på att strypas i en regeldjungel, införde de helt radikalt en ny, förenklad version, som de kallade ratracing. Det var modeller med högst 7,5 km motorer, samt en obligatorisk omtankning per heat. Fyra man flög i varje heat. Och så, det blev en storslagare, där Söndags-Sam helt glatt kunde besegra Edvard Expert och tävlingsarrangörerna lyckligt vadade omkring i deltagare.

På liknande sätt har tankarna vandrat här hemma i våra svenska superhjärnor. Sålunda har vi skisserat upp riktlinjer till en försvenskad och förenklad form av rat racing, som vi helt genialiskt döpt till Standardracing. (Vettigare namnförslag emottas med tacksamhet). Det hägrande målet är alltså att få fram en klass som är så okomplicerad att alla och envar skall kunna vara med och ha roligt utan att behöva lägga ned en förmögenhet på utrustning. Detta låter som en utopi, och är eventuellt det också, men är värt ett försök.



De regler som uppställts är följande:

- 1 Min bäryta 8 dm²
- 2 Max cylindervolym 2,5 cc
- 3 En obligatorisk omtankning per heat
- 4 Tvåbent landningsställ exklusive sporre
- 5 Motorn får ej vara inbyggd
- 6 Le Mansstart
- 7 Fri varmkörning

Att tankvolymen är fri innebär att snart sagt vilken 2,5 cc motor som helst kan användas, eftersom ett av de större problemen i TR är att få motorn tillräckligt ekonomisk. Eftersom dessutom bränslet är fritt, kan ett stort antal bra glödstiftsmotorer, som inte har någon chans i TR, användas.

Precis som i TR gäller det inte bara att ha en snabb modell, utan den skall också vara lätt att omstarta. Det innebär i fråga om motorval att de mycket snabba, moderna glödstiftsmotorerna kanske kommer att slås ut av långsamare snabbstartare, eftersom det kan vara problematiskt att få igång en tryckmatad, högtrimmad nitrobrännare med liten racerpropeller. Dessutom är det lätt gjort att elda upp ett glödstift med starka bränslen och höga varvtal.

Regel 4 och 5 har kommit till för att modellerna skall bli enkla och lättmanövrerade. Dessa regler eliminerar också möjligheter att TR-fantomerna ställer upp med sina aeroplan och tar hem segern. Inga katter bland rättorna, alltså.

Regel 6 är hämtad från B-temcirklarna och utgör (tycker vi) ett pittoreskt inslag i tävlingsbilden.

Angående regel 7 gäller bara att varmkörningsregeln från TR utgår, och att var och en får varmköra av hjärtans lust, tills tävlingsledaren ger en signal varpå alla gör sig klara och starten går.

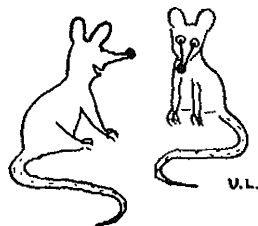
Flygtekniskt gäller till skillnad från TR att bara två man deltagar i varje kvalificeringsheat. Det underlättar flygningen för nybörjare, men ger ändå en krydda av kamp åt anrättningen. I finalen däremot deltagar tre lag. Både final och uttagningar flygs över 100 varv med 15,92 meters linor.

De tre bästa tiderna går till finalen (förstås) och där må bäste man vinna.

Varje lag får bestå av maximalt två mekaniker, en pilot och ett obegränsat antal modeller. Modell får bytas under pågående heat.

Eftersom SR är en förenklad version av TR, så utgör SR-cirklarna en förträfflig träningsplats för noviser, där man på enklaste sätt lär sig att samarbeta inom ett lag, och jämförelsevis lättvindigt tillägnar sig en framgångsrik teknik. Efter att ha flugit SR något år ter sig TR säkerligen inte så avskräckande, som det gjorde från början. Försök i Danmark har visat, att de som flög fort inom deras rat racing-klass, efter en tid också flög fort inom TR eller speed.

De modeller, som dessa regler ger upphov till, kan liknas med ett avlångt bräde med motor och landställ i ena änden, samt på lämpligare punkter applicerade bräder som tjänar som bärplan och hjälper hela arrangemanget att övervinna Newtons tyngdlag. Dessa skapelser kanske inte kommer att te sig så tilltalande för den borne esteten, men en modellflygare kan älska allt. Se bara på friflygarna.



VAD SÅGS OM EN LITEN TRÄNINGSRUNDA PÅ KVÄLLSKVISTEN?

Redaktionen har redan nu försäkrat sig om utförligare byggbeskrivningar för rat racing i nästa nummer av MN.

NOTISER

HÄLSOVÅRDSNÄMNDEN i Stockholm besvarade i slutet av juni skrivelser från Bagarmossens villaägareförening om störande buller från Skarpnäcks sportfält. Ljudprotokoll, som upprättats av hälsovårdsförvaltningen, för undersökta bullerstörningar bifogades. Nämnden konstaterar att motortävlingar, träningskörningar och privatflygverksamhet är att betrakta som sanitära bullerolägenheter. Däremot godtar nämnden övningskörningar för polisen och brandkåren, halkövningar på isbana samt segel- och modellflygverksamhet. Flygning med modellplan anses inte vara störande för omgivningen, när flygningen sker inom Skarpnäcksfältets inbängade område och om lämpliga avgasljuddämpare används. Överenskommelse med Skarpnäcksfältets förestandare har träffats om en bestämd plats inom fältets område, där modellflygarna bör vara placerade.

SIGURD ISAKSSON FRAMHÖLL i TV-intervjun lördagen den 12 augusti efter sin seger i Roslagsloppet, att han också varit framgångsrik modellflygare. Papp-Isak har alltså varit svensk mästare både på marken, på sjön och i luften. Tack för PR och grattis till ännu en seger.

I REGELFRÅGOR är KSAK högsta beslutande myndighet i Sverige och ansvarar därför för tryckning av regelutgåvor. En ny upplaga är under arbete. På rekommendation av KSAK:s modellflygkommitté, har KSAK:s VU beslutat höja dragbelastningskravet i combat A, -int och 35 från 15 till 20 ggr. Detta för att uppnå överensstämmelse mellan de svenska och internationella combatreglerna. Ändringen träder i kraft vid den nya utgåvans utgivning i höst.

NY UTGÅVA AV MODELLFLYGREGLER

finns delvis framtagna när detta läses. Samtliga kapitler är klara utom radio- och skalaflyg. Vi hoppas presentera utgåvan mera detaljerad i nästa nummer samt att då också kunna ange distributionsvillkoren.

Vid KSAK:s årsmöte i april fick modellflygkommittén, ständigt kommitté i KSAK, följande sammansättning: Ordförande Sune Stark, vice ordförande Sune Persson samt övriga ledamöter Göran Alseby, Bertil Beckman, Lennarth Larsson, Hans Schmitterlöw, Gunnar Kalen, Harald Samnes, Gunnar Hofmann och Olle Olsson.

Ordföranden ingår i KSAK:s styrelse med vice ordföranden som suppleant. Sune Stark ingår också som KSAK:s verkställande utskott.

Konstruktionstävlingen AVGJORD

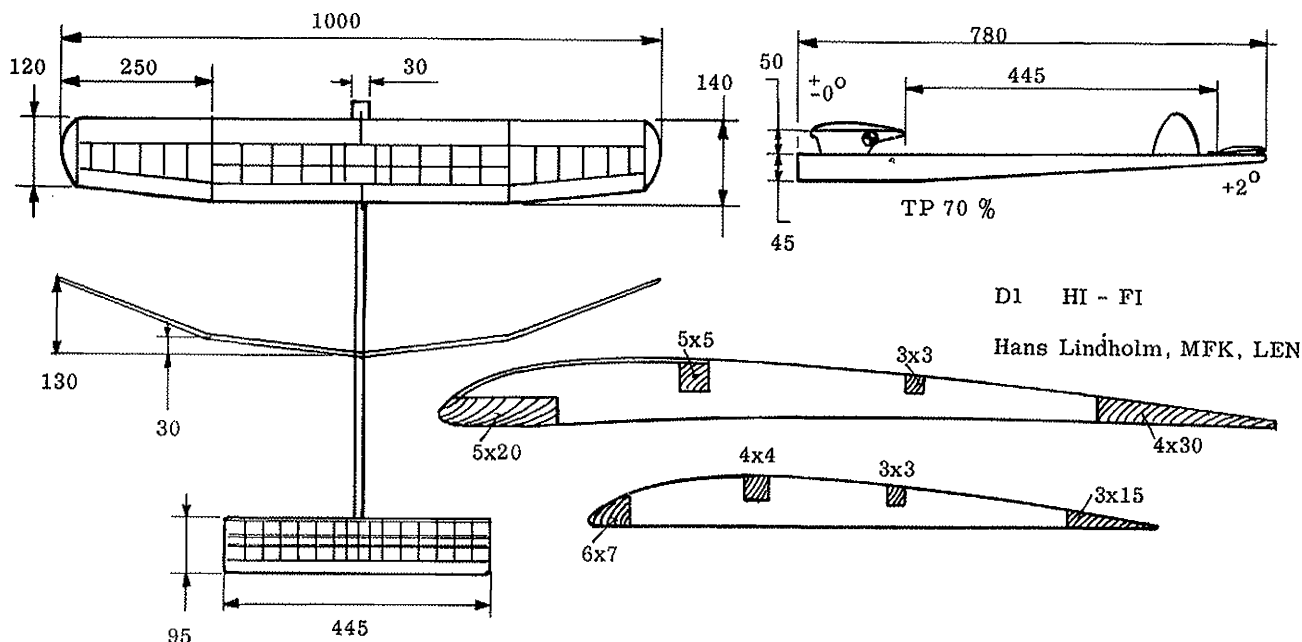
Efter den slutliga betygsättningen på de fyra inlämnade D1-modellerna visade det sig att Lennart Larssons "Clear Miss" har segrat.

Varje modell har byggts i ett exemplar av grupper, om fyra man ur årets instruktörskurs i Norrköping. Dessa grupper betygsatte modellerna efter fyra huvudrubriker. Konstruktions- bygg- trimnings- och flygegenskaper bedömdes.

Tre av modellerna hade samma betyg efter de två första faktorerna. Avgörandet kom alltså an på de två sista delarna av betygsättningen. Clear Miss fick något bättre betyg i dessa delar, men för andraplatsen visade det sig mycket svårt att skilja mellan Hi-Fi och Ragnar varför dessa delar andraplatsen. Athmos presenterades i förgående nummer av MN och ritning på Ragnar kommer att ingå i julnumret.

Resultat

- | | |
|---------------|------------------------------|
| 1 Clear Miss, | konstruktör Lennarth Larsson |
| 2 Hi-Fi, | konstruktör Hans Lindholm |
| 3 Ragnar | konstruktör Ragnar Åhman |
| 4 Athmos | konstruktör Gunnar Holm |



LÄSARNAS PARLAMENT

Combatregler

För att i fortsättningen undvika diskussioner på combat-tävlingar, vilket tyvärr blir allt vanligare, tar vi oss friheten att här presentera några olika detaljregler, som vi funnit mycket användbara.

Heattid i antingen 1 + 4 min eller 5 min med TR-start, enligt FAI:s regler.

Omflygning sker från den ställning då heatet blåstes av, dvs endast den tid som är kvar av heatet körs och räknas till tidigare poäng. Heatet skall avslutas med samma maskiner som användes vid starten. Alltså får inga nya reservkärror sättas in om endast en del av heatet körs om. Omflygning sker:

- 1 då serpentinen lossnar av sig själv
- 2 då klipp på serpentinen medför att tråden går av. (omflygning sker då från ställningen före klippet, eftersom det kan vara osäkert om motståndaren varit nära den).
- 3 då poängställningen är mindre än 2 poäng efter heatet. Då flygs hela heatet om och nya kärror får sättas in
- 4 då domaren inte kan komma på något bättre för att tillfredsställa combattanterna.

Diskning sker utan varning

- 1 vid tydliga ojustheter
- 2 då serpentinen eller tråden ej flyttas till reserven
- 3 kastat handtag eller då piloten struntar i att reda ut lintrassel

Diskning sker efter varning

- 1 vid tydlig prejning
- 2 då piloten är utanför innercirkeln
- 3 vid lågflygning utan strid
- 4 vid olydnad mot domare

Linlängden skall kontrolleras av de tävlande före varje heat.

Lågflygning får ske obegränsat under strid. När ett plan är på marken får ej det flygande planet gå så lågt att det hindrar motståndaren att komma upp. Lägsta höjd ex 3 m.

Två mekaniker plus serphållare tillåts.

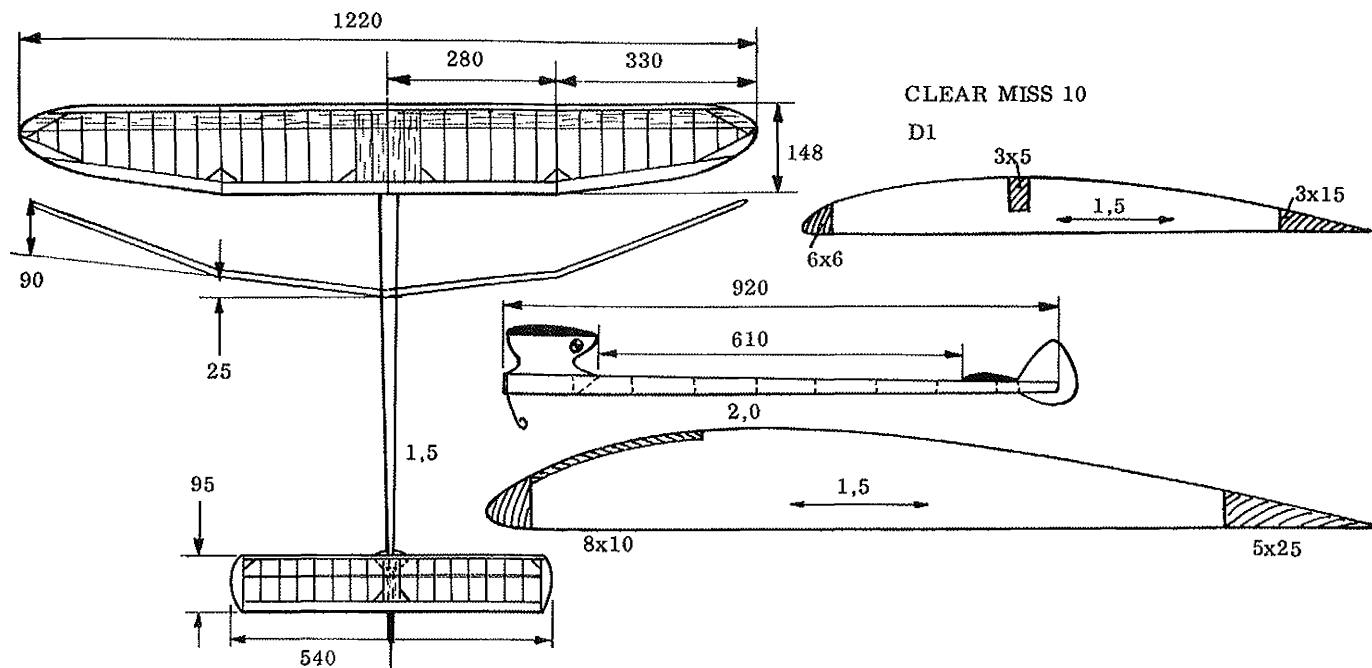
Mekaniker får inte springa innanför yttercirkeln då strid pågår annat än för att hämta vrak och för att hjälpa piloterna med lintrassel.

Protester skall vara inlämnade före nästa heats början och behandlas av domaren plus två opartiska iakttagare.

I övrigt skall de vanliga svenska reglerna gälla.

Anders Leimalm - Per Gelang

Bygge och flygning med CLEAR MISS



Text: Lennarth Larsson

Förutsättningen för följande instruktion är att den som ger sig på bygget av CLEAR MISS 10 måste ha byggt ett par modeller och kunna bygga plant och vinkelrätt samt kunna klä en uppbyggd konstruktion med papper eller siden.

Materialet i stabilisatorn bör genomgående vara lätt och långfibrigt men därför ej mjukt. Balken bör vara av medelhård balsa och bakkanten av s k quartergrain för att hålla sig rak. Fyll ut med balsa mellan de mittersta spryglarna. En bit 0.5 mm plywood under bakre stabilisatorkroken hindrar sönderbrotning orsakad av fuselinan. Tunn nylonväv eller siden över krokarnas infästning stärker limmet och hindrar krokarna att dras loss om limmet spricker. Var noga med fiberriktningen på alla förstärknings-trianglar då de annars ej gör någon nytta. Stabilisatorn kläs med tunt papper och lackas minst tre gånger. Bränslesäker lack behöver endast strykas på klädseln mellan framkant och balk på ovsidan.

Kroppssidorna bör vara av lätt och långfibrig balsa, fennan av quartergrain och pylonbalsan i centrum hård, på sidorna medelhård. Om motorbockar av trä används bör de vara av rödbok. För de som använder Cox Tee Dee 0.049 eller 0.051 rekommenderas Cox plasttank med motormontage eller Tatones tankmontage. Tatones 1/2 A motortimer liksom fusetimer rekommenderas. Fuselinan bör vara 0,35 mm nylontråd och skall löpa i två "U" av pianotråd. Det bakre "U-et" fästs rakt under stabilisatorns bakkant och det andra U-et så långt från fusetimern att stabilisatorn kan tippa upp 45° vid fusning genom att fuselinan stoppar mot detta "U" då timern släpper spärren. Hoplimningen av balsadelarna till pylon sker lämpligast med kontaktlim, vilket även bör användas för hoplimning av balsa och plywooddelar till vingbädden. Pylon och vingbädd bör limmas ihop med s k PVA-lim. Kroppen kläds med tunt papper. Pylon och främre delen av kroppen kläs med siden. Undvik att klä fennan då den därvid lätt blir skev. Hela kroppen bör skyddslackeras mot bränsle.

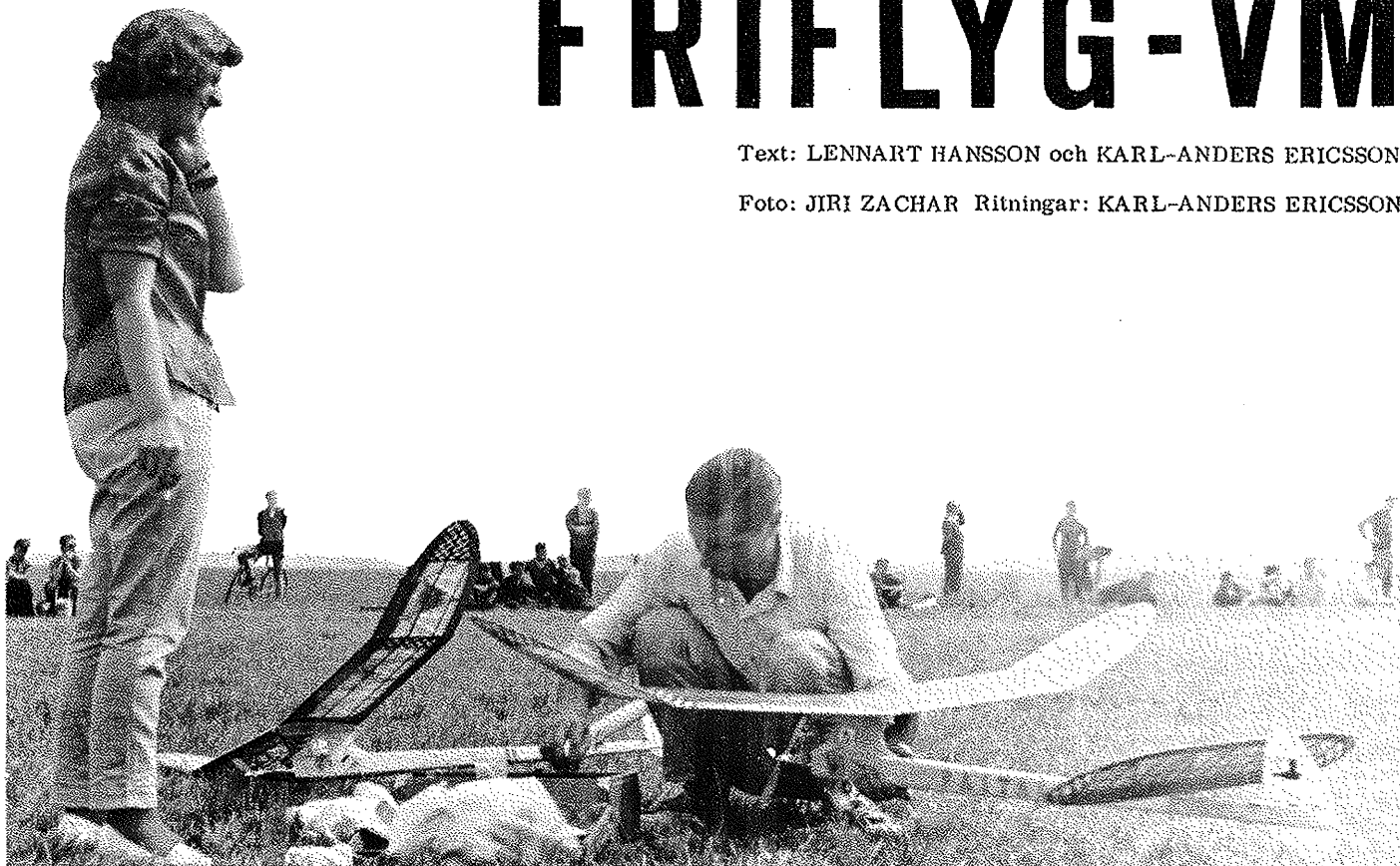
Till vingen kan användas en färdigfräst framkant av medelhård balsa. Bakkanten bör vara lätt quartergrain och materialet till torsionsnäsan långfibrigt för att kunna böjas lättare. Alla spryglar görs lika stora och kapas i bakkanten och på undersidan för att passa i vingöronen. Välj lättare balsa till öronen än till vingens mittparti. Bygg mittpartiet heit plant liksom höger vingöra. Bakkanten på vänster vingöra skall höjas 2 mm vid yttersta spryglan för att ge skränkning som rollar modellen åt vänster. Vingen bör kläs med siden och lackas minst 5 gånger samt skyddslackeras mot bränsle på hela undersidan.

När modellen blivit klar skall den avvägas med blyhagel i kroppen, så att tyngpunkten kommer inom 5 mm från det på ritningen angivna läget. Limma fast haglen. Gör några provkast för att kontrollera glidet. Se till att modellen ej trycker. Ett svagt stall är mycket bättre till att börja med. Gör pallingarna med plywood och limma fast dem. Låt modellen glida åt vilket håll den vill men se till att kurvorna till att börja med är stora. Kontrollera att vingen sitter vinkelrätt på kroppen och limma helst fast små bitar av halvrand rundstav under vingen mot vingbädden så att vingen kommer i samma läge varje gång. Ställ sedan in motorn på fullvarv och cirka 3 sek motortid samt rikta modellen nästan rakt upp och luta den svagt mot höger samt släpp modellen, kasta den ej. Modellen bör stiga åt höger och vrida sig svagt i vänsterroll. Skulle modellen mot förmodan ej vilja gå höger kan man ge den ett svagt utslag med trimrodret (ca 1 mm) åt höger och prova igen. Om modellen vill svänga skarpt höger ges motsvarande roder åt andra hållet. Prova sedan ytterligare några starter med tre till fyra sek motortid för att se till att modellen bär sig rätt åt. Då det önskade stigmönstret kommit ökas motortiden i steg om 2 sek, tills ca 9.5 sek uppnåtts. Modellen bör rolla högst tre varv under stigtiden för att nå god höjd. Ett varv i stiget är minimum för ett säkert stigmönster och en god uttagning. Glidtrimmet ställs in som på en A1-modell (se MN 4/67) men kurvet får ej ställas in med rodret utan genom höjning av stabilisatorspetsen på den sida man vill att modellen skall svänga åt (sett bakifrån). Palla endast med tunn plywood och limma fast pallingarna. För övrigt önskar jag lycka till och hoppas få se många Clear Miss 10 på D1-tävlingar i framtiden.

FRIFLYG-VM

Text: LENNART HANSSON och KARL-ANDERS ERICSSON

Foto: JIRI ZACHAR Ritningar: KARL-ANDERS ERICSSON



Efter en resa har man något att berätta, heter det ju. Förvisso sant, och vi som var med på VM för friflygarna i Tjeckoslovakien 14 - 19 aug torde endast ha att välja bland intryck och upplevelser.

Först resan, genom Östtyskland via Västberlin till Prag. Minutiösa och till synes meningslösa gränskontroller parat med för oss västerlänningar ovana utgifter för transitivisum, endagsförsäkringar och vägavgifter gjorde resan icke helt angenäm. På plussidan antecknas dock låg trafikfrekvens och helt förnämliga Autobahn. Alltnog, till Prag kom vi och efter något letande befann vi oss i Suchdol, ett mindre samhälle 7 km från huvudstaden, där VM-förläggningen var ordnad i ett universitet för lantbruksstudenter.

Snart konstaterades att det skulle bli en stor tävling, 237 deltagare från 33 länder fanns upptagna i programmet. Åtskilliga supportere var också på plats, från Sverige var vi 33 personer. Måndagen den 14 augusti var ankomstdagen och tisdagen ägnades åt modellvågning och annankontroll. För oss svenskar uppstod här ett litet intermezzo, i det att tävlingsledningen vid den tidsbestämda invägningen presenterade en VM-regel som innebär att modellerna skall vara märkta med tävlarers nationella licensnummer. Denna regel är beslutad att gälla från och med 1 januari 1968, i Sverige nota bene. Med tuschpenna och i hast anskaffade dekaler klarades dock ärendet snart av.

Arrangemangen för ovan beskrivna händelser var helt excellenta. I en stor hangar hade klassvis anordnats "vågcentraler" med anordningar för vågning, registrering och stämpling av flygplanen. I hangaren hade dessutom varje nation varsin "tomt" inhägnad där modeller och dylikt kunde förvaras. Våra grannar här var Italien och Sovjet. Intressant var att ta del av konstruktionerna från dessa framstående modellflygländer på så nära håll.

Efter alla dessa preludier var vi så färdiga för flygning och låt mig genast konstatera att flygfältet i Sazena, där tävlingen avgjordes, är idealiskt för friflygning. 2,5x2,5 km av helt plan åker- och betesmark utgjorde tillsammans med en två km lång gräsbanan en helt perfekt tävlingsplats. Måndag- och tisdagskvällarna hade ägnats åt trim- och provflygningar och på onsdagen var allt klart för första tävlingsklassen, som traditionsenligt var A2.

För Sverige startade Bo Hjalmar Modéer, Hans Åhlström och Claes Mårtensson, och starten blev lyckosam, i det att alla tre maxade i det fina vädret, sol, varmt och 5-6 m/sek. Det var ett stort sällskap som ställde upp till start, 83 tävlnare, varav icke mindre än 45 maxade i första perioden. Nästa period blev ännu värre, 56 gjorde max, inklusive de tre svenskarna, glädjande nog. Totalt hade 31 man två max vardera, bland dem som missade andra maxen var 1965 års världsmästare Anton Bucher, Schweiz, som noterade 84 sek . . . För de svenske såg allt ljusst ut men som så många gånger förr vände sig lyckan. Visserligen inledde Bo Hjalmar med en max, men Claes råkade ut för fataliteten att modellen skar i linan. I akt och mening att låta modellen gå i marken utan att koppla fick Claes modellen framför sig med tjuvkoppling på 15 m höjd som följt. 82 sek och gardinen helt neddragen. Så blev det även för Hans som först hade god termikanslutning men sedan flög in i ett sämre luftlager med tiden 2 min som följt. Efter detta var det för den svenske lagledaren Gunnar Karlén bara att inrikta sig på att matcha fram Bo Hjalmar till om möjligt 900. I 4:e per lyckades det, 180 kunde läggas till de tidigare 540. Claes maxade även medan Hans noterade 93. Efter fjärde perioden hade 14 man flugit fullt och man var litet till mans inställd på en A2-fly-off med kanske dussinet tävlnare. Det blev till slut endast fyra som gick till final, femte perioden blev nämligen svårflugen med lägsta antalet max, 29 st. De fyra lyckliga som gjorde upp om medaljerna var Hirschel, Östtyskland, Vörös, Ungern, Tanyü, Turkiet och Bo Hjalmar Modéer, Sverige.

Först på linan var turken och svensken, varvid vår man letade längst och kopplade, då turkens modell nästan nått marken. Tanyüs tid blev 1,53 och vi svenskar var helt säkra på att Bo Hjalmar skulle klara den tiden. Så blev det också, efter 2,23 landade modellen och många klockor mätte nu tiden för Vörös och Hirschel. Den senare visade sig ha nerverna helt under kontroll och vägrade envist att koppla förrän ordentligt lyft fanns under vingarna. I en elegant flygning fick han 4 min och var odiskutabel vinnare. Vörös presterade en flygning som var nästan en kopia av Bo Hjalmars. Med nästan oförskämd tur fick ungraren 2,24 och förvisade därmed svensken till tredje platsen. En aning otur kanske, men Bo Hjalmar säger sig vara helt nöjd med bronsplattan och då så . . . I lagtävlingen vann hemmalaget Tjeckoslovakien före Östtyskland och Frankrike med Sverige på fjärde plats.

D2-tävlingen inleddes på torsdagen i stilla väder med himlen täckt av moln. Det svenska laget Rolf Hagel, Nilserik Hollander och Bo Wall hade trimmat omsorgsfullt både på tisdagen och onsdagen och visade upp sedvanlig säkerhet. Men, men, i tävlingen ville det sig icke så bra. Bo inleddes med kontrollerat stig och ypperligt glid och noterade max. Däremot blev det icke så bra för Rolf och Nilserik. De noterade 168 resp 166 och stämningen var ganska down. I första perioden noterade 37 av de 68 startande full tid. Andra perioden blev den första lik, Bo och Nilserik maxade medan Rolf missade, 162 sek, 44 max-tider noterades i denna per, och 32 tävlande hade full tid.

I tredje ronden fanns vind över flygfältet, 7 m/sek cirka, men det hindrade icke 46 man att flyga 180, däribland Nilserik, men däremot icke Bo som noterade 170. Rolf gjorde 160 och 27 flygare hade tre max efter denna period. Svenskarna var därigenom borta från chansen att komma till final, målet var nu att göra så bra lagtid som möjligt. Från fjärde perioden noteras 36 maxar och 15 deltagare med ackumulerad full tid, svenskarna gjorde 180 + 180 + 144, Rofs första modell bortflugen efter timerstreck. Femte perioden gav full utdelning åt Sverige med 3 x 180. Total lagtid blev 2590, som gav en sjätte plats i den stenhårda konkurrensen, se prislistan i föregående nummer av MN.

13 D2-flygare lyckades nå de magiska 900, nämligen French och Monks, England, Zimmer och Guilloteau, Frankrike, Cherny och Galbreath, USA, Seelig, Västtyskland, Fiegl, Italien, Spring, Schweiz (vår gamle vän från Europa-Coupe 1966), Sedlak, Tjeckoslovakien, Verbitsky, Sovjet (en av de få som använde "pipa"), Broerse, Holland och Kmoch, Jugoslavien.

Fem man gjorde 4 min och först i andra omflygningen kunde prislistan fastställas med Seelig som populär vinnare, Vinnarmodellen är mycket elegant, med helpkand vinge (även undersidan) och kompakt och väl "inkapslad" avstämd motor- och timerinstallation. Tvåan French imponerade åtminstone på mig med mycket välkontrollerat och snabbt stig, som förde modellen kanske högst bland omflygarna. Vackraste modellen hade Galbreath, t o m fenan var snygg.

Världsmästerskapens sista dag, fredagen, bjöd Wakefield-flygarna på alltigenom perfekt väder, sol, lagom varmt, 2 m/sek och mycken hiss både upp och ner. Förberedelserna pågick in i det sista, Bengt Johansson, Ragnar Åhman och jag själv gjorde några trimstartar omedelbart före startskottet och konstaterade att allt fungerade väl. Efter lottdragningen startade Ragnar först. Modellen fick god höjd men tyvärr gick flykten in i ett mindre gynnsamt område, tid 2,34. Sedan var det min tur, max efter flygning i gott flyt. Bengt hade ej lyckan med sig, i sin första start noterade han 2,37. 44 maxar noterades i första perioden. Petiot, Frankrike, hade 179 ... I andra perioden gick det vägen för samtliga svenskar, totalt 56 max och 33 med två max vardera.



Svenskar med Ragnar Åhmans modell i startläge.



Ryssen Verbickij hade avstämd motor

I tredje perioden hade vinden ökat till cirka 5 m/sek. Ragnar inledde med max, vilket även jag noterade. Bengt fick 111 sek, så för hans del lyste solen något mindre klart denna dag. Tredje perioden gav 49 max och 27 man hade tre max vardera. Efter lunchpausen fortsatte tävlingen med max för alla tre svenskarna, återigen 49 max men nu 18 kvar med full tid. Efter lång väntan i femte perioden fick jag uppleva glädjen att notera 180 sek för femte gången i tävlingen. De 900 var uppnådda och Sverige hade en finalplats. Bengt maxade i sista starten medan Ragnar fick 140. Av de 18 med ackumulerad full tid efter fjärde perioden föll två bort, nämligen tjeckiske Ceresnak, 169 och USA:s Pattersson, som efter fyra max noterade 62 i femte. Hårda bud.

I fly-offen, som alltså räknade 16 man, var Norden representerat med fem man, nämligen Köster och Nienstedt, Danmark och Sulkala och Pasanen från Finland samt Lenhart Hansson, Sverige. Danskarna och jag själv var först i väg, tyvärr i något felaktig position, som det skulle visa sig. Helt utan lyft, snarare tvärtom fick Köster 3,27 (femta i protokollet) Nienstedt 2,51 (nia) och jag själv 2,49 (tia). Även de övriga kom mestadels ogynnsamt, endast Sulkala och Rachkov kunde gå vidare efter 4 min. Förnämlige Matveev, Sovjet (VM-tvåa 1965) noterade 3,50 och blev trea medan hans landsman Melentiev fick fjärde platsen med 3,30.

Sulkala och Rachkov fortsatte alltså i en 5 min flygning. Samtidig start och flygning i samma område möjliggjorde ingående jämförelser mellan de två finalisterna. Man anade att Sulkala skulle dra längsta strået, höjdskillnaden efter motorflykten var nämligen markant, uppskattningsvis 70 m kontra 40. Termiken hjälpte båda förbi 5 minutersgränsen och ytterligare en flygning var nödvändig. I denna fick Sulkala 3,58 medan Rachkov i en sjunkstart noterade endast 89 sek.

Därmed hemförde Finland den stiliga Wakefield-pokalen, vilket glädde även övriga nordbor. Längre skall minnas synen av gultröjade svenskar och rödkindade danskar bereda att tillsammans med norrmän och finnar hjälpa Sulkala med skjort- och filtvtning i och för termikavläsningen. Nu behövdes icke dylika åtgärder men onekligen var det en stilig och festlig skandinavisk manifestation.

Cirka 600 personer samlades efter tävlingarna till bankett med prisutdelning i en mycket stor lokal vars namn ej går att uttala. Även här var arrangemangen helt perfekta och i allt torde kunna sägas om VM i friflygning att de går till hävderna som väl organiserade med bra tävlingsväder, magnifikt flygfält och trivsamt och vänligt tjeckiskt värdskap.

Mattias Hirschel, Östtyskland blev årets VM-segrare i A2.

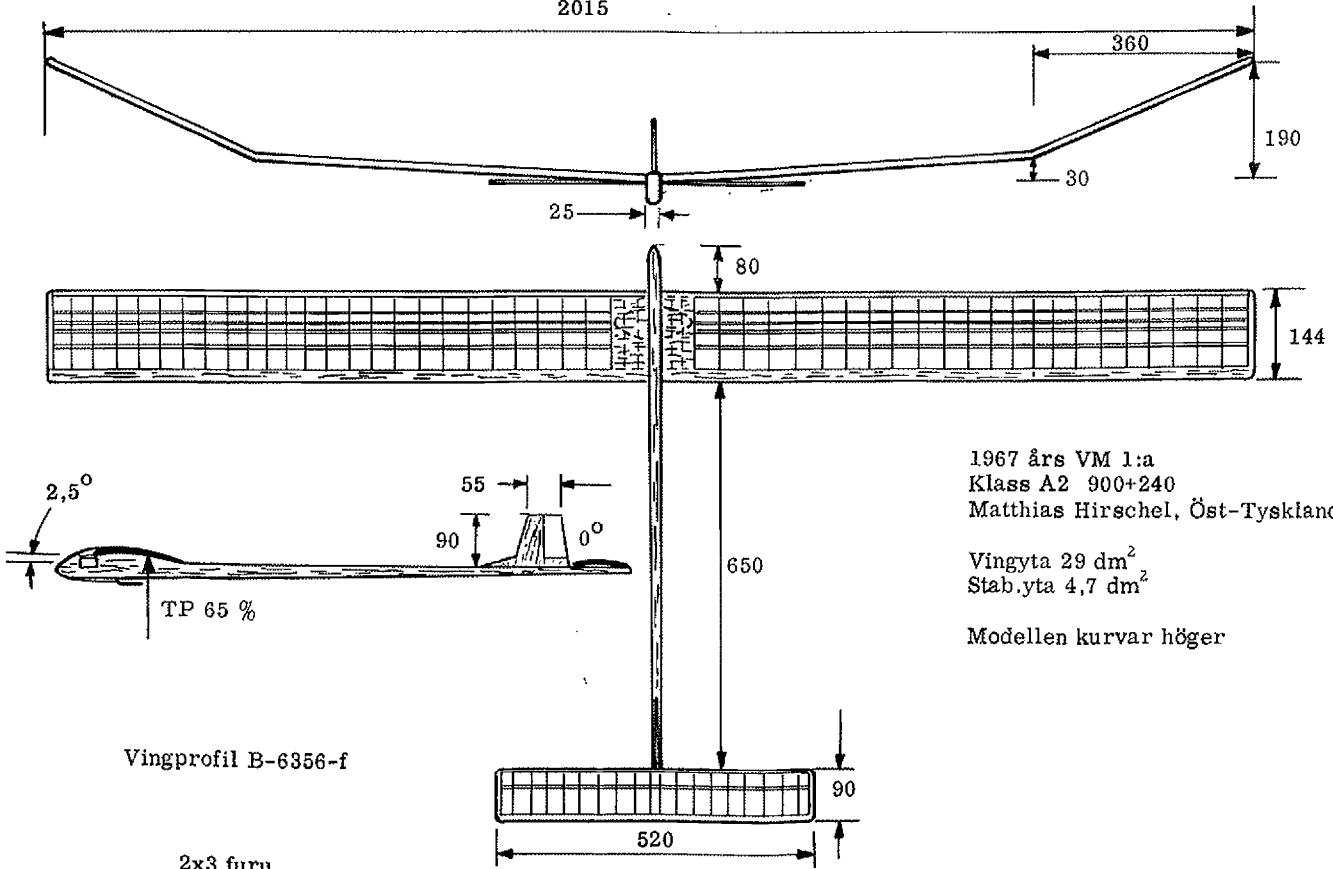
I samtliga fem starter flög han max med modellen, som ses på ritningen här intill. Vid skiljeflygning, som skedde i absolut lugnt väder, var han den ende som lyckades göra 240 sek. Hirschel startade strax efter vår egen specialist VM-trean Bo Hjalmar Modeér.

Modellen har, som framgår, mycket enkla linjer, utan speciella finesser. Hirschel som var vänlig att skissa upp

sin modell för mig, förklarade att den enda finessen var den vingprofil han använde för sin modell. Vingprofilen var relativt tjock, men kompenseras av den turbulens som listerna i vingen gav. För att få modellen att prestera absolut minimal sjunkhastighet hade det dessutom varit nödvändigt att placera tyngdpunkten så långt bak som möjligt, dock inom stabilitetens gräns 65 % av profilkordan.

Modellen hade mycket stor V-form och liten fenyta, vilket gjorde modellen mycket startstabil och följsam.

2015

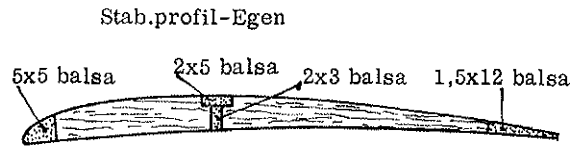
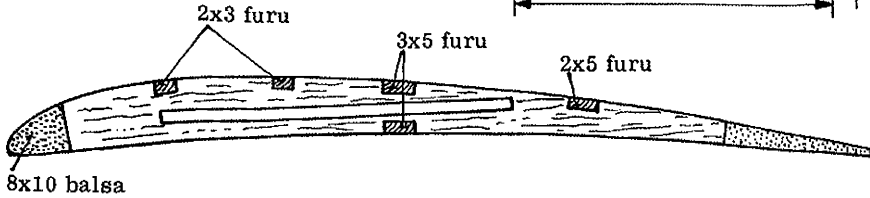


1967 års VM 1:a
Klass A2 900+240
Matthias Hirschel, Öst-Tyskland

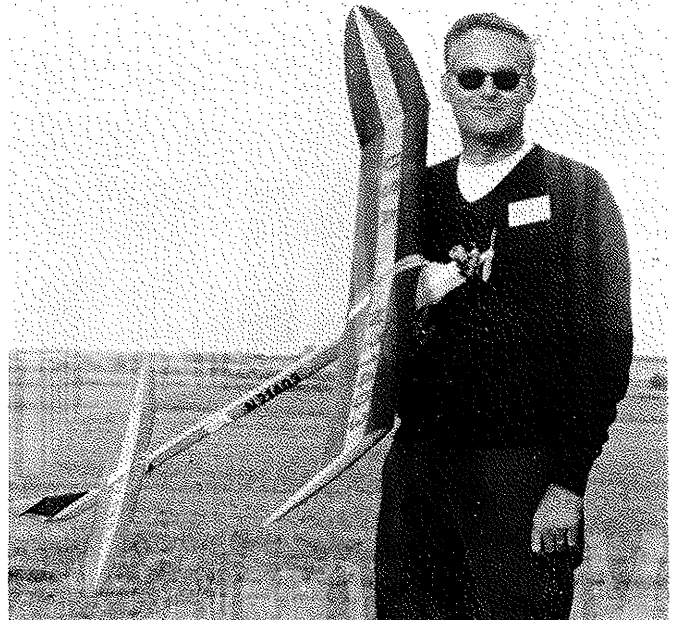
Vingyta 29 dm²
Stab.yta 4,7 dm²

Modellen kurvar höger

Vingprofil B-6356-f



Resultatlistan ingick i förgående nummer av MN.



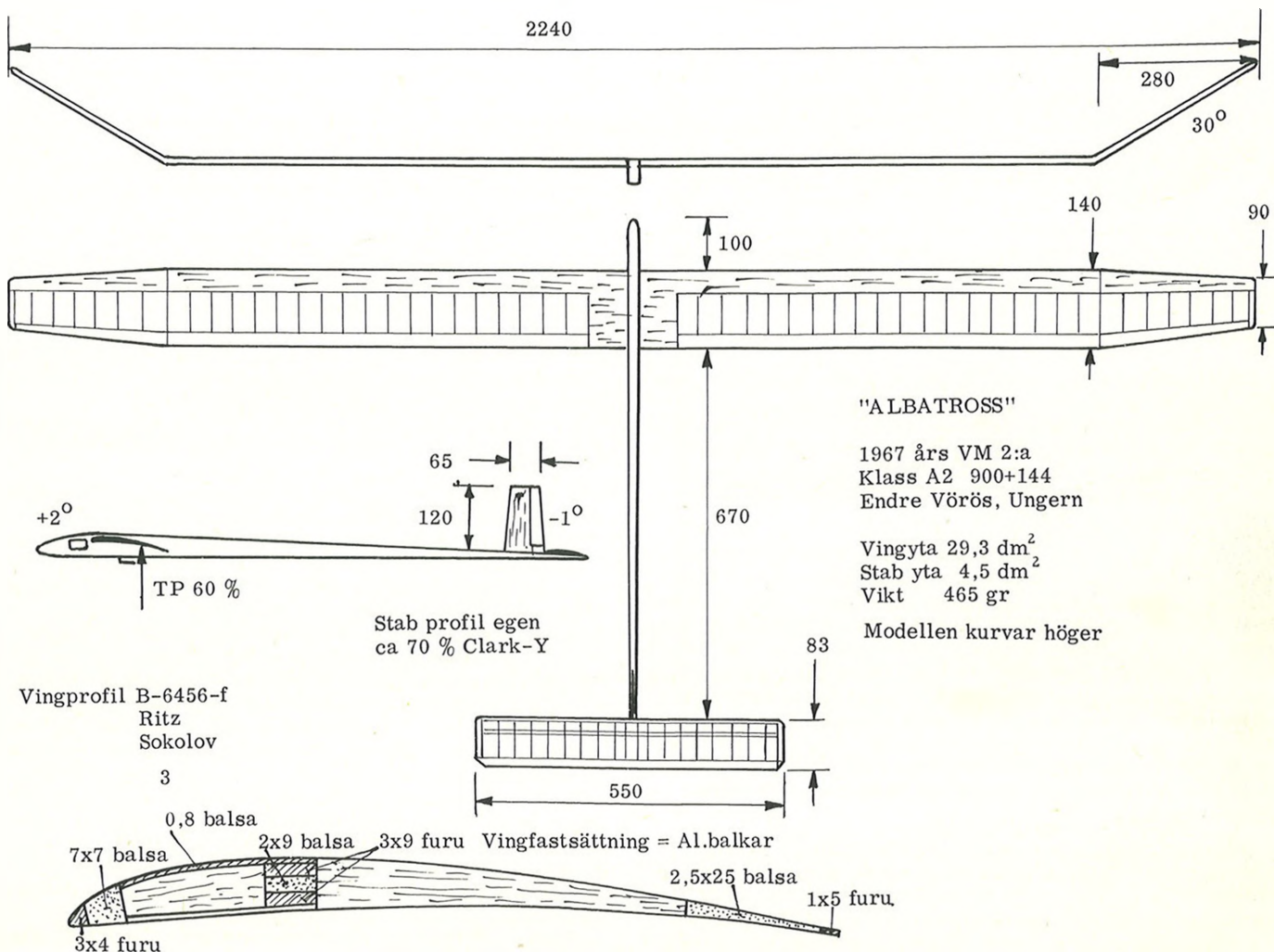
Endre Vörös, Ungern, blev ju VM-tvåa efter att ha slagit Bo Hjalmar med endast 1 sekund i skiljeflygningen. Vörös modell var en av tävlingens vackraste och bäst utformade modeller. Redan efter första perioden trodde jag att han med denna modell skulle bli en av segeraspiranterna. Med god hjälp från honom själv och hans lagkamrater skissade jag under pausen mellan första och andra perioden upp hans modell. Dess enda finess var enligt honom själv vingens profil som utgjordes av tre olika profilers kordinater dividerat med tre.

Enligt hans beskrivning har jag ritat upp profilen på rit-

ningen som överensstämmer med den jag ritade efter hans vinge.

Vingen har en torsionsnäsa av 0,8 mm balsa och saknar turbulenstråd. Angående stabilisatorprofilen ansåg Vörös att den flatbottnade profilen ungefär motsvarade 70 % Clark Y.

Tyngdpunkten var placerad relativt långt bak. Den smala höga fenan förklarade han vara för att förhindra en total "skuggning" av fenan vid termikanslutning, samt förbättring tillsammans med vingens stora V-form av modellens startegenskaper.



Längst till vänster ses ungraren Ernő Frigyes, tidigare VM-segrare i D2. Segelmodeller och radioflygmodeller hör också till hans specialiteter.

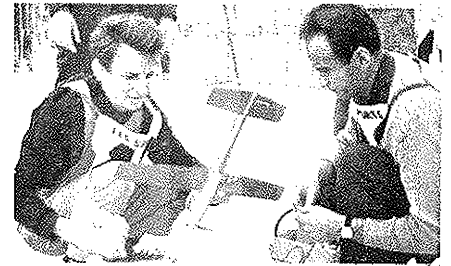
Till vänster ler amerikanen Gallbreath vilket han dock inte gjorde när tävlingen var slut.

Till höger ses ständige tvåan och trean Vladimir Matjvejev från Sovjetunionen



Höstens linkontroll

Europamästerskapet



Till fjortonde CRITERIUM INTERNATIONAL DES AS, så heter denna tävling, hade sex svenskar rest. Dessa var Leif Cernold, speed, herrarna Ahlström-Fransson, team-racing samt Ove Andersson, Clas Olov Kail och Alf Eskilsson i stunt. För andra gången å rad gick tävlingen på Bierset Aeroport, Liege, Belgien, vilket är en kombinerad civil och och militär flygplats.

Förläggningen av deltagare och supporters var mycket fint ordnad på Ecole Technique de Seraing = Tekniska högskolan i förstaden Iemappe. Redan onsdagen den 23 aug anlände de svenske. Torsdagen och fredagen användes till att väga in och kolla modellerna samt att köra några träningspass. Vädret var under hela tävlingen enastående, dimma på morgnarna, sol hela dagarna och ingen blåst.

STUNT

Stunttävlingen började på lördagen. I stunt ställde 22 man upp. Några ord om kärrorna som användes. Ett markant inslag var de stora modeller som hade 45:or och 49:or i nosen. Dessa kärror hade bland annat, stumma duralstäl i vingarna och fenor på stabbspetsarna. Ljuddämpare var det tyvärr inte många som hade. De stora modellerna flög mycket snyggt och stabilt.

I första omgången tog världsmästaren Gabris, Tjeckoslovakien ledningen. Han flög sin mycket snygga "Super Master" med MVVS motor. Tätt efter kom Vanderbeke, Belgien med en Skylark, liknande modell och gamla OS 35 med dämpare. På tredje plats kom förre europamästaren Kari, Finland, fortfarande med gamla T-bird. Hack i häl efter honom var Van den Hout, Holland som flög mycket populära "Olympus", motor Merco 49 med 3-bladig piastsmurra. Denna kärria var fantastiskt snygg, färg orange-silver. På femte låg Ove. Han flög förresten den enda noshjulskärria på EM. På sjunde kom Alf. Clas Olov hamnade på 18 plats i första omgången.

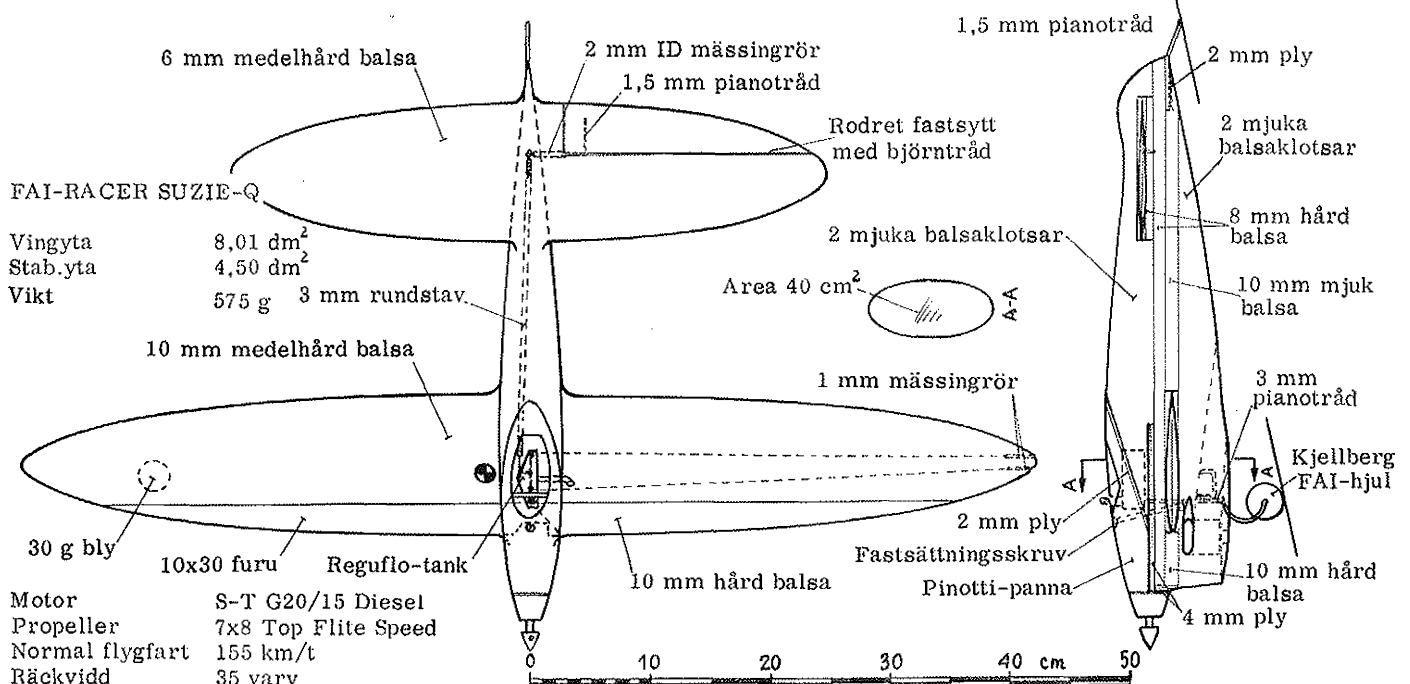
Andra omgången flögs på lördag eftermiddag. Första flygaren detta heat var Masznik, Ungern, som flög en egen konstruktion med Veco 35. Efter honom kom Clas Olov, han gjorde nu en bättre flygning än den förra. I detta heat gick Vanderbeke upp på 1:a plats. Gabris kunde inte hota honom

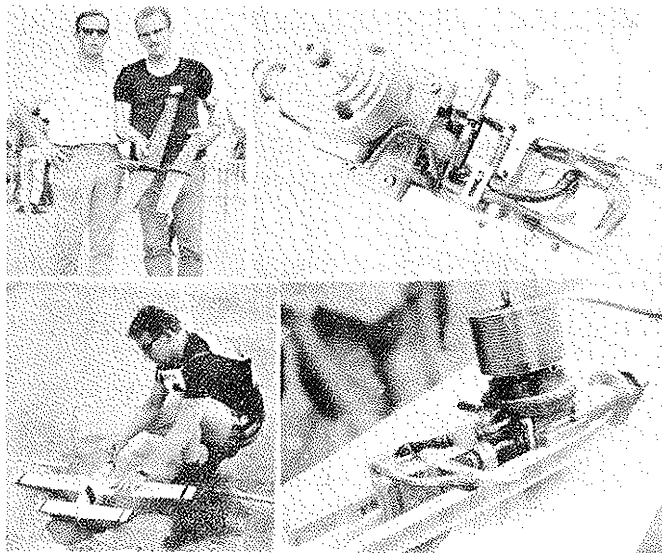
här, eftersom han fick motorstopp redan efter ett par minuter. På tredje kom nu italienaren Cappi med en semiskala Mustang. Fyra var Kari, på femte Van den Hout och på sjätte Ove. Alf kom nu på 10:e plats. Clas Olov var 15:e man. I tredje och avgörande omgången som gick på söndag morgon var Alf förste man att starta. Här blev poängen något bättre än i förra flygningen. Andre man på banan var Gabris. Han gjorde en mycket bra flygning med poängtalet 2.814. Vanderbeke gick ned något i poäng denna gång, men det räckte ändå för seger. Vallai, Ungern flög den mest långsam-flygande modell jag någonsin sett, utan slakande linor. Kari gjorde nu sin bästa flygning, vad som utmärker honom, är som bekant hans lyrkant-manövrer. En av de snyggaste kärrorna hade holländaren Methemejer, även denna modell med tre fenor, Ove gjorde i tredje heat en bra flygning med 2,660 p. Oves modell var nog den som avvek mest ifrån de andra kärrorna, vad utseendet beträffar. Ungraren, Egervaris modell var den äldsta på EM, den var tio år gammal, men flög fortfarande fint.

Alf Eskilsson

TEAM-RACING

Team racing hade samlat 30 deltagare från 13 nationer. Bland dessa var Stockton-Jehlik U.S.A. Trnka/Drazek Tjeckoslovakien, Sundell, Finland, Hasling Danmark samt Ahlström/Fransson, Sverige. Redan från början stod det klart att någon av dessa skulle svara för en topnotering. Men vem. Redan i lördagens andra heat gavs svaret; Stockton/Jehlik 4,32,9. Det tredje heatet blev rafflande. Trnka/Drazek, Kari/Arnipalo och Ahlström/Fransson. Skulle svenskarna lyckas slå någon av de gamla rävorna. De mest optimistiska förhoppningarna besannades och vid 67 varv hade Ahlström/Fransson fem varvs ledning över Trnka/Drazek. Plötsligt, av någon anledning, fick den svenska modellen markkänning och var därmed ute ur leken. Finnarna kunde inte hota Trnka/Drazek som fick en tid strax över 5 min. Sedan följde en rad ointressanta heat. Noteras kan dock att tävlingens enda 50-varvs-flygare, Geschwendtner, fick 5.01. I tionde och elite heaten drog det ihop sig igen. Sundell, Finland gjorde dagens andra och Kropft/Nieishe, Österrike dagens tredje tid under fem minuter. Därmed var första omgången slut och de tävlande





Bilden på vänstra sidan visar Toth och Sebestyen med nya Moki i speed-modellen.

Överst i denna spalt ses bröderna Ole och Per Hasling med sin senaste TR-modell, som de hade med sig i två exemplar till EM. Bredvid dem en bild av Stockton/Jehliks installation av HP 15D. Herb Stockton är HP:s representant i USA. I nästa rad ser vi Kuti med bronsmodellen i TR och Stockton/Jehliks ETA-installation.

Stuntmodellerna här under är t v Billons Olympus och t h Cappis semiskala Mustang.

FAI-Racer Suzie-Q är Haslingarnas gamla välbekanta Pinottinspirerade modell. Observera tyngdpunktsläget. Högra ritningen beskriver deras EM-modell som har en ovanlig konstruktion av stjärtpartiet. Förvånande är att de gått ifrån medbringarförlängning.

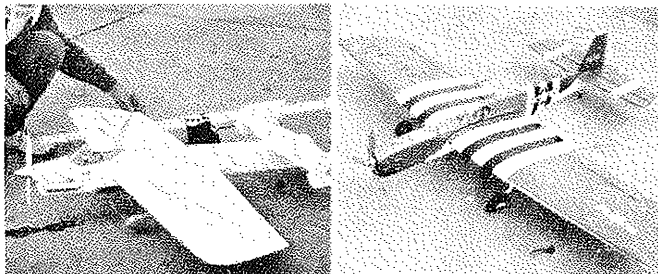
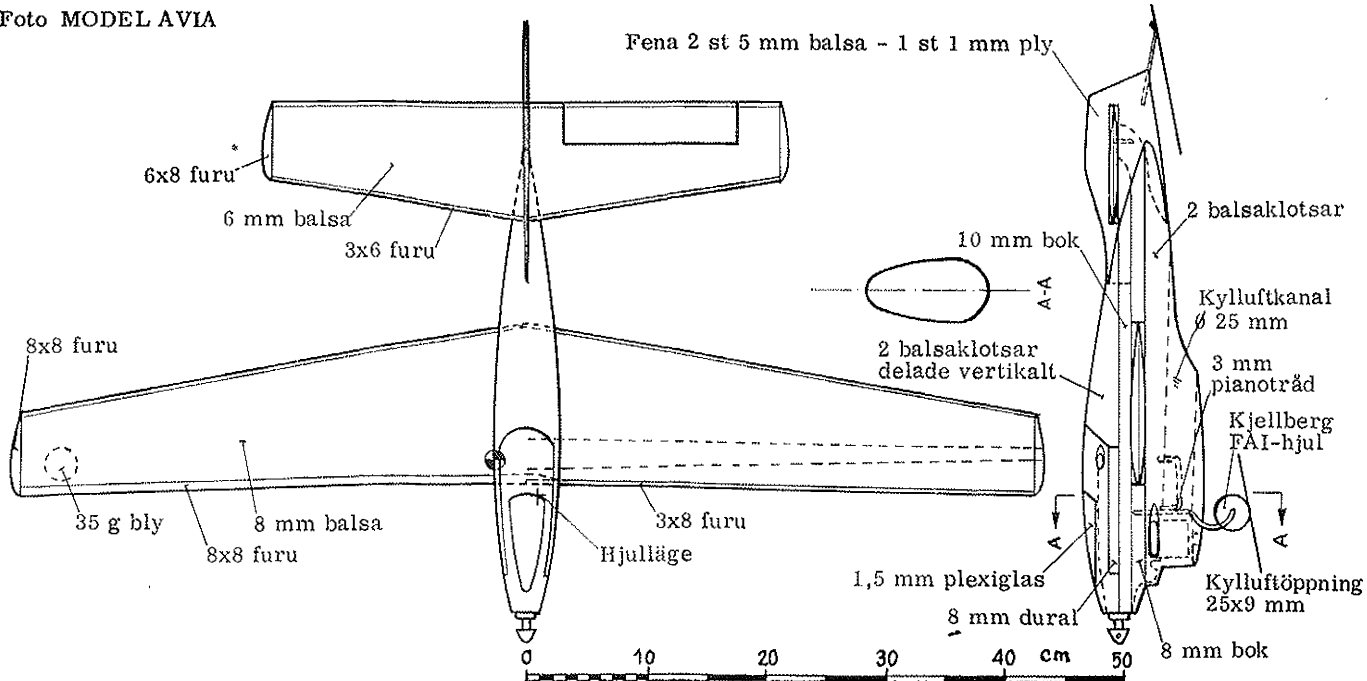


Foto MODEL AVIA



kunde dra sig tillbaka till baren, dock inte Ahlström/Fransson och Leffe Cernold ty, flitiga som små myror tillbringade de kvällen lappande och lagande sina modeller.

Nästa dag provade Stockton/Jehlik sin Hp 15 som flög mycket fort i 35 varv men, så småningom överhettade varför de endast kunde notera 5.35. Ahlström/Fransson fick tiden 5.31. Resultaten blev genomgående bättre. Sundellarna gick ännu en gång under 5 minuter. Haslingarna fick 4.44,2. Ungrarna Molnar/Muti slogs om den tredje finalplatsen tillsammans med Trnka/Drazek och Hughes/Turner England. Alla hade 4.48 tiondelarna avgjorde.

Så var det dags för final. USA-laget skaffade sig snart en 4-varvsledning före danskarna som var 2 varv före ungrarna. Jehlik missade emellertid karran i fjärde omtankningen och förlorade ett varv. Skulle danskarna, som hade tankat en gång mer, hinna upp. Nej, trots en omtankning som väckte ett sus av beundran bland publiken fick de nöja sig med silverpengen.

Ingen av finalisterna använde snabbtänkningsystem.

SPEED

Om speedklassen, som i år hade samlat ovanligt få deltagare, talar prislis... bäst. Ungrarna är oerhört säkra. Trots att de inte provflög mer än en gång gick motorerna perfekt i första försöket. Tysken Michbach som i år inte gått under 240 på en enda tävling misslyckades tyvärr, liksom vår egen Leffe Cernold vars motor ändå väckte ett visst intresse. Jaskelainens 222 utan pipa är en bra presentation men räckte inte långt i konkurrensen.

"Paleface"

STUNT Resultat i poäng

- 1) Vanderbeke, Belgien, 5.747, 2) Gabriel, Tjeckoslovakien, 5.574, 3) Karl, Finland, 5.403, 4) van den Hout, Holland, 5.361, 5) Masznik, Ungern, 5.354, 6) Cappt, Italien, 5.322, 7) O Andersson, Sverige, 5.274, 8) Bilon, Frankrike, 5.073, 9) Kamniski, Tyskland, 4.983, 10) Seeger, Tyskland, 4.981, 11) Eskilsson, Sverige, 4.947, 12) Egervari, Ungern, 4.907, 13) Mathemeyer, Holland, 4.857, 14) Vallaj, Ungern, 4.810, 15) Mayer, Finland, 4.587, 16) Kall, Sverige, 4.518, 17) Liber, Belgien, 4.515, 18) Mayne, England, 4.460, 19) Keessels, Tyskland, 4.439, 20) Jonkers, Holland, 4.410, 21) Marconcini, Frankrike, 3.936, 22) Leuba, Suisse, 3.479.

SPEED Resultat i km/tim

- 1) Toth, Ungern, 257, 2) Krizma, Ungern, 244,8, 3) Sebestyen, Ungern, 240, 4) Jackson, England, 236,8, 5) Zilliken, Tyskland, 233,8, 6) Frohlich, Tyskland, 232,3

TEAM RACING Resultat i min. sek

- 1) Stockton-Jehlik, USA, 4.32,9, 9.36, 2) Hasling-Hasling, Danmark, 4.44,2 9,48
- 3) Molnar-Kuti, Ungern, 4.48,2 9.55 4) Trnka-Drazek, Tjeckoslovakien, 4.48,4
- 5) Hughes-Turner, England, 4.48,6 6) Sundell-Sundell, Finland, 4.49,4

LAGTÄVLING

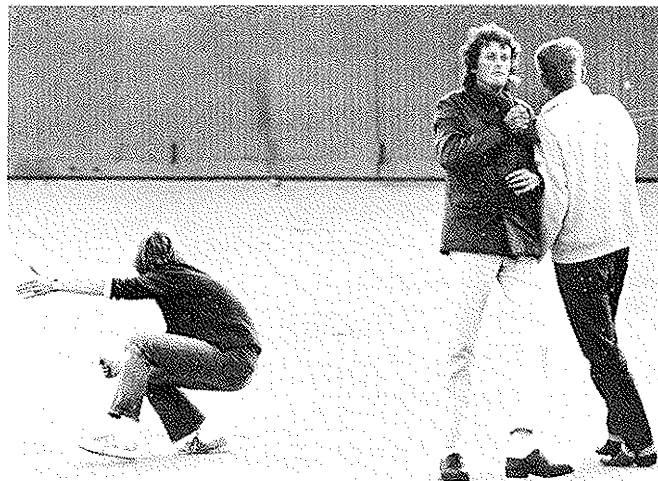
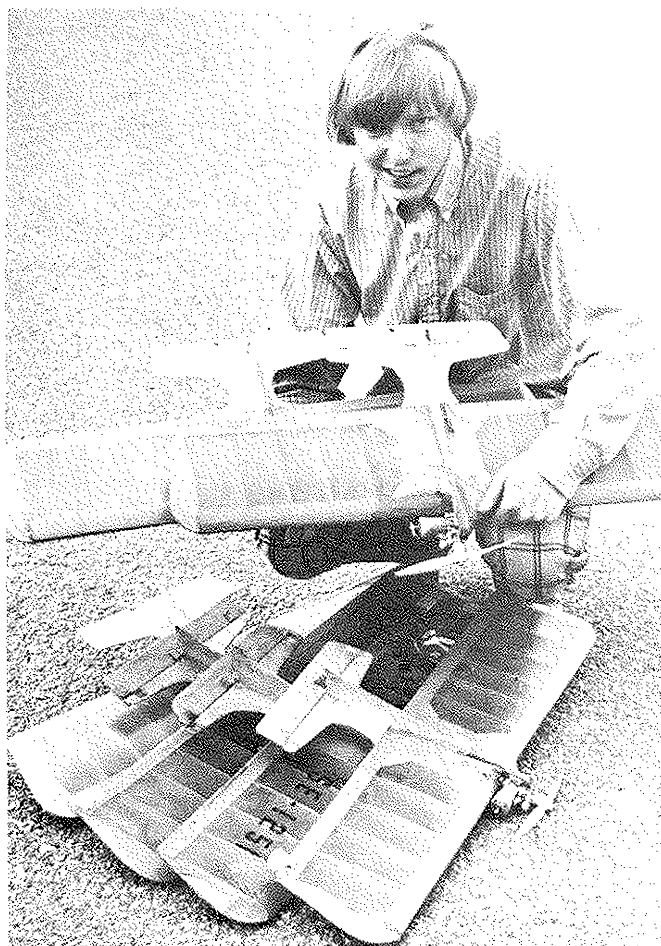
Stunt: 1) Ungern, 2) Sverige, 3) Holland

Team racing: 1) Danmark Speed: 1) Ungern

Totalt: Ungern



Våra SM: LINFLYG..



Den traditionella Brommabanan blockerades av högertrafikinspirerad bilparkering så linflygarna avhöll sitt endags-SM på F8 i Barkarby.

Stuntarna (som de kallas i Göteborg) flög så skickligt att ingen kände sig deprimerad av att endast tre man ställde upp. Team racing var en medelmåttig tillställning där dock finalen på a deltagande lags jämnhet och modellernas driftsäkerhet var en njutning att se.

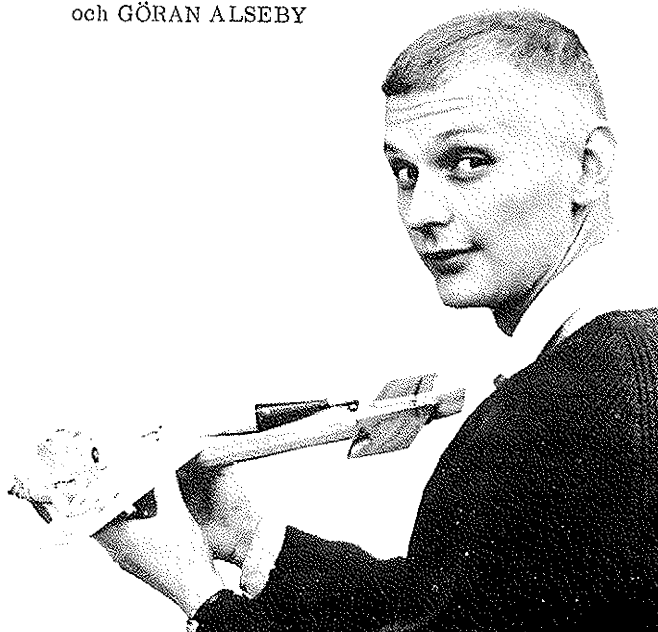
Om speed berättar klassledaren Lennarth Larsson:

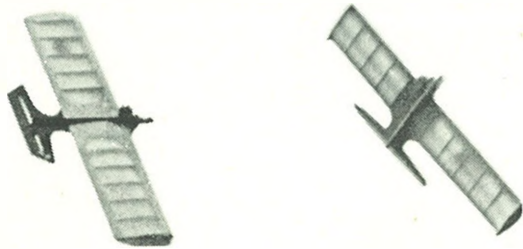
Leifs motor med pipa ville inte "komma in" riktigt ordentligt i någon flygning vilket även resultatet visade. Att han stod i en klass för sig rent flygtekniskt framgick med all önskvärd tydlighet för åskådarna.

Örnarnas båda garvade speedflygare flög säkert men inte fort nog även om Bengt hade ett gott försök i andra flygningen. Tyvärr slog propellern i marken då den kyliga luften vållade problem. "Charlie" var ende man som noterade tider i alla flygningarna och fick bästa tiden i den andra. Ove flög med den "gamla gröna" i första flygningen för att få en tid noterad. Resten av hans flygförsök bestod i "swing line"-körning av modell i startvaggan då nya, egentillverkade motorn definitivt ej ville. Personligen blev jag glad över det godasamarbete som över klubbgränserna rådde mellan de tävlande i speedklassen.

Till Jan Rosengren som var ende debutanten i speed-sammanhang och som enligt andras utsago hade en modell som var god för drygt 180 km/tim vill jag säga att jag hoppas Du kommer igen mera flygtränad nästa gång.

Foto **CHRISTER SÖDERBERG**
och **GÖRAN ALSEBY**





Om COMBAT berättar klassledaren Peter Evers:

De som såg startlistan i combat innan flygningarna hade börjat tänkte förmodligen att de 13 man som ställde upp skulle vara Sveriges absoluta elit. De som tänkte så, fick se sig djupt desillusionerade. Det var en uppvisning i hur man snabbast möjligt ordnar lintrassel, kör i backen kvaddar m m. Inte ett av dagens heat gick från början till slut utan att någon körde i backen. Vid de flesta heatens slut var bara en tävlande i luften. De få som verkligen kan flyga combat fick inte mycket tillfälle att visa det.

Den s k team-starten ställde till förtret för ett par deltagare. Det är beklagligt att den finns, när den inte har ett dugg med själva combatflygningen att göra.

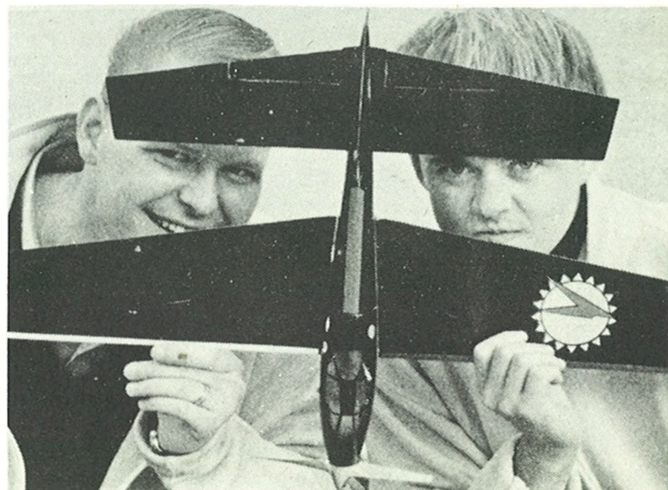
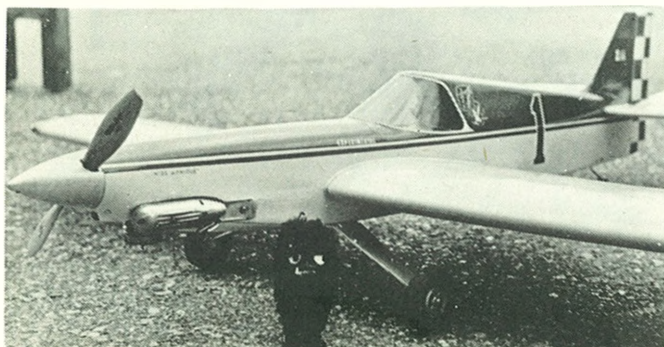
Ett av första omgångens heat, mellan Torsten Andersson, ÖSFK och Bernt Gustavsson LEN, bjöd på frisk flygning i ca 2 min, då de kolliderade. I det läget ledde Torsten på 2-1 i klipp. Båda återstartade och kom upp samtidigt, Torsten med 1 dm kvar av serpen och Bernt med bara tråden kvar. Bernt jagade och klippte tråden och var nu medveten om sitt underläge. I stället för att se sig slagen körde han mycket fränt för att få Torsten i backen eller kvadda hans kärra. Det senare lyckades honom utmärkt. Mycket fult. Det fick mer vittgående följder än någon hade räknat med; Torsten kom till en välförkänt finalplats men hade inget att flyga med. Staffan Larsson LEN gick en mycket lätt väg till finalplats och vann därmed utan att någon final flögs.

En liten ljusglimt tycktes skymta när Roger Holmberg, LEN flög mot Erik Åkesson, Motala Mfk. Det var en snygg flygning där båda tycktes tänka först och handla sedan, tills ett lintrassel satte punkt efter ca 1,5 min.

Dagens bästa heat stod mellan Roger och Torsten. Torsten räddade segern efter ett klipp i heatets sista sekund men sedan var det omöjligt för funktionärer och medhjälpare att få flygarna att förstå att heatet var slut. Två minuter efter det att det verkligen var slut kvaddade de. För övrigt heatets andra kvadd.

Dagens sista heat fick alltså bli om tredjeplatsen mellan Ulf Larsson, Tigre och Roger. Ulf flög med en inte särskilt tillförlitlig glödare och vann efter ett diskutabelt domslut.

Det tycks som combat-flygarna av i dag bara tränar ensamma i stället för två och två. På träningen står de och trixar riktigt kul, men så fort det kommer en till i cirkeln och de inte kan flyga hur som helst tar det snabbt slut och man inser att deras trixande på träningen är helt huvudlöst. Om de i stället skulle lära sig att tänka i förväg och träna på manövrer som de har nytta av, skulle vi kanske få lite klass på combaten igen.



Längst till vänster ses överst stuntsegaren Ove Andersson starta assisterad av silvermannen i samma klass och namnen Willy.

Därunder visar Staffan Larsson stolt upp sex oskadade Ruter Ess efter combatsegern. Ritning av modellen återfinns i MN 5-6/66.

I nästa spalt ses överst piloterna i TR-finalen, fr v landande Per Arne Fransson (brons), Håkan Ahlström (guld) och Hans Svedling (silver)

Därunder demonstrerar Leif Cernold sin segrarmodell i speed.

På högra sidan finns ett par närbilder av Roger Holmbergs Ruter Ess.

Under dessa visas en bild av Erik Björnwalls Good Year Racingsinspirerade stuntmodell med maskot.

Här ovan ser vi Hans Svedling och Anders Eklund som äntligen fått fart på sin Super Tigre.

Slutligen en bild av come back-mannen Bea Olsson med nybyggd modell



Stunt Resultat i poäng

1) Ove Andersson, Västerås FK, 3150,5, 2) Willy Andersson, VFK, 3134, 3) Erik Björnvall, LEN, 2933,

Team racing (15 deltagande lag) Resultat i min och sek

1) Samuelsson/Ahlström, Galax, 5.04, final 10.30, 2) Svedling/Eklund, SMSK, 5.03, final 11.15, 3) Ahlström/Fransson, LEN, 5.16 final 11.20, 4) Olsson/Söderberg, Östra Sörmlands FK, 5.28, 5) Gustafsson/Larsson, LEN, 5.29, 6) Alseby/Rosenlund, LEN, 5.36, 7) Bengtson/Ericsson, Orion, 5.49, 8) Andersson/Andersson, ÖSFK, 6.01, 9) Lind/Winkler, SMSK, 7.17

Speed Resultat i km/tim

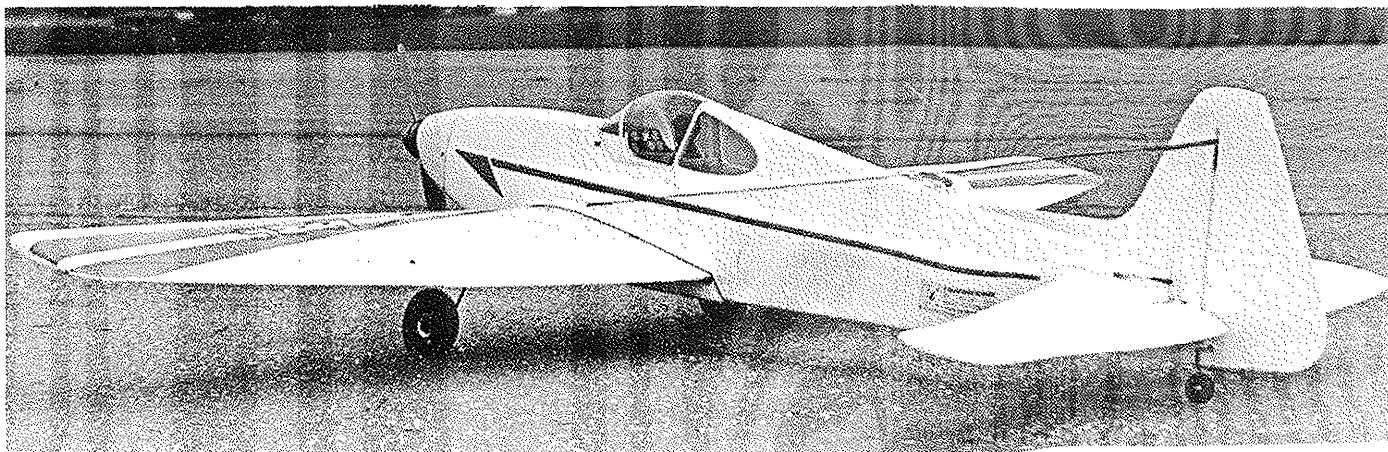
1) Leif Cernold, Solna MSK, 214, 2) Bengt Martinelle, Örnarna, 201, 3) Carl-Erik Enqvist, Örnarna, 195, 4) Ove Kjellberg, SMSK, 185

Combat

1) Staffan Larsson, LEN, 2) Torsten Andersson, ÖSFK, 3) Ulf Larsson, Tigre, 4) Roger Holmberg, LEN, 5) Claes Nilsson, Motala MFK, 6) Bernt Gustavsson, LEN, 7) Mats Ekberg, MMFK, 8) Erik Åkesson, MMFK, 9) Göran Fält, MMFK, 10) Jan Carlsson, MMFK, 11) Bo Birgersson, MMFK, 12) Bengt Engström, ÖSFK, 13) Yngve Rundqvist, Sparreholm

Lag

1) Linköpningseskadern, 13, 2) Östra Sörmlands FK, 16, 3) Solna MSK, 21



Segermodellen vid SM i RC I ses ovan. Det är Jesper von Segebadens framgångsrika konstruktion Mustfire (Ritning i MN 5-6/66) i sitt senaste utförande. I högra spalten ses uppifrån Saabs nya vandringspris, till svenske mästaren i RC I, silvermannen Leif Thulin klar att bila hem till västkusten efter välförrättat värv och bronsmannen Bo Bergstedt med Mustfire-lastad kombivagn.

Foto GÖRAN ALSEBY

..RC-I..

Under helgen 16-17 september tävlade man om titeln "Svensk Mästare i Rc I". Tävlingen, som arrangerades av Starflyers, skulle enligt inbjudan hållas på Tullinge flygflottilj, men genom en tillfällighet fick en funktionär några dagar före tävlingen vetskap om, att en sändaramatörklubb avsåg att förlägga en fältövning till granskandet av F18. För att ej i onödan riskera de tävlandes modeller fann tävlingsledningen det säkrast att flytta tävlingsplatsen. Trots detta mycket knappa varsel var Barkarby flygflottilj välvilliga och ställde fält till förfogande. Tyvärr hann ej alla tävlande och funktionärer få meddelandet utan infann sig på F18. Trots den långa extra resan till F8 var humöret på topp hos alla, då tävlingen började.

Till tävlingen hade 19 deltagare anmält sig och samtliga infann sig till tävlingen.

Tävlingen genomfördes med sex domare uppdelade i tre domarlag, varav ett alltid vilade. De tävlande flög en gång inför varje domarkombination. Domarlagen bestod av Svan-te Hellström/Acke Johansson, Lennart Sundström/John Lysell och Kurt Ekrot/Tore Loodin.

Lördagens flygningar genomfördes i snabb följd i det varma och soliga höstvädret, tack vare tävlingsledarens ständighetsande. Efter första tävlingsdagen ledde Jesper von Segebaden med Bo Bergstedt på andra plats. Trea låg Leif Thelin.

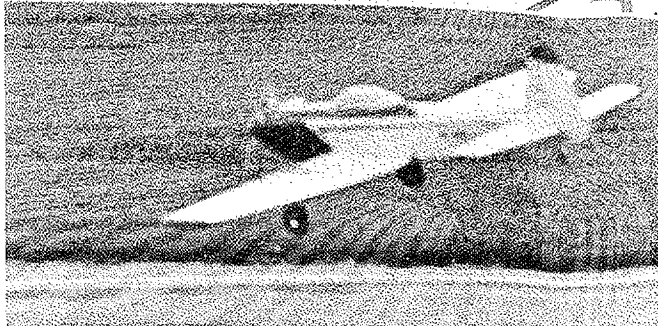
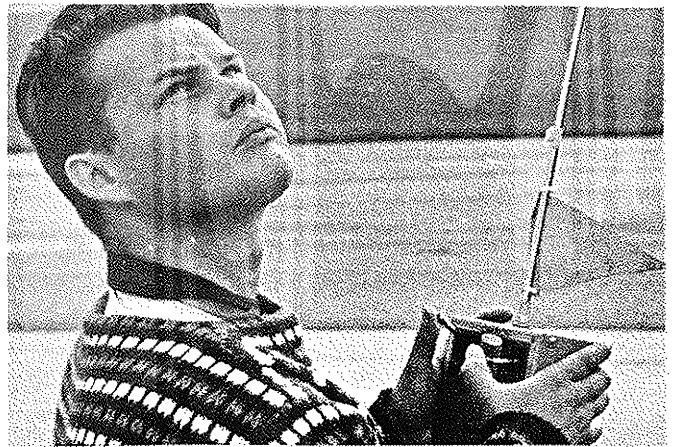
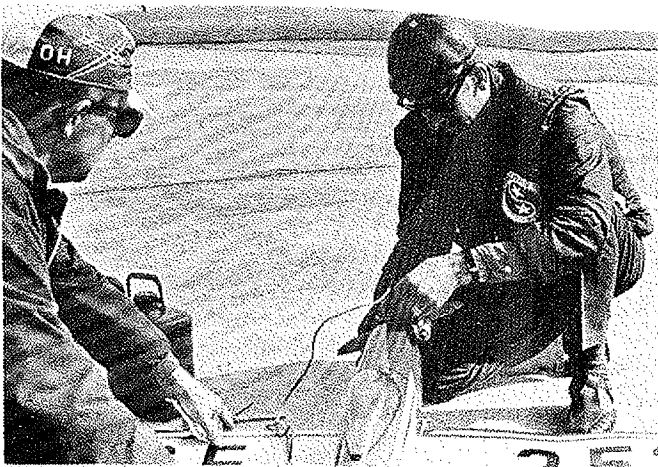
Tävlingens tredje och sista flygning genomfördes på söndagen i lika lungt väder som de tidigare. Även denna omgång genomfördes utan speciella händelser.

Då resultatet räknats ut visade det sig att Jesper återigen visat sin klass.

Beträffande både radioanläggningen och modeller kunde noteras en utveckling jämfört med tidigare år. Så gott som alla de tävlande hade i år proportionalanläggningar, då främst den svenska Micronic. Bland flygplanen var den tidigare så föraktade Mustfiren vanligast. Den representerades av fyra exemplar förutom Jeppes egen modifierade variant. Den tidigare så vanliga Crusadern fanns denna gång endast i tre exemplar. Tävlingens bäst polerade modell tillhörde Roland Ortschütz.

Efter denna tävling konstaterar man med glädje att antalet tävlingsflygare ökar. Både att tidigare klass III-flygare och helt nya flygare visade att de inte har någon respekt för de mer rutinerade tävlingsflygarna.





Vänstra spalten visar uppifrån Jan Levenstam starta motorn före sista flygningen. Jeppe assisterar. Därunder ses Jannes Mustfire på finalen.

På mittbilden startar Kjell Åke Elofsson sin OS-motor medan Stig Lilja assisterar.

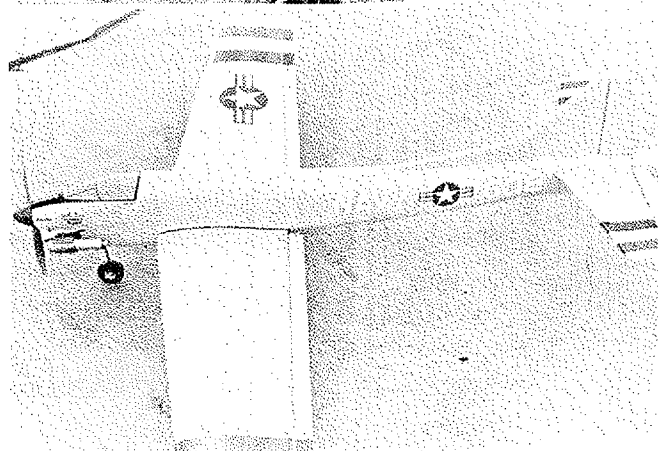
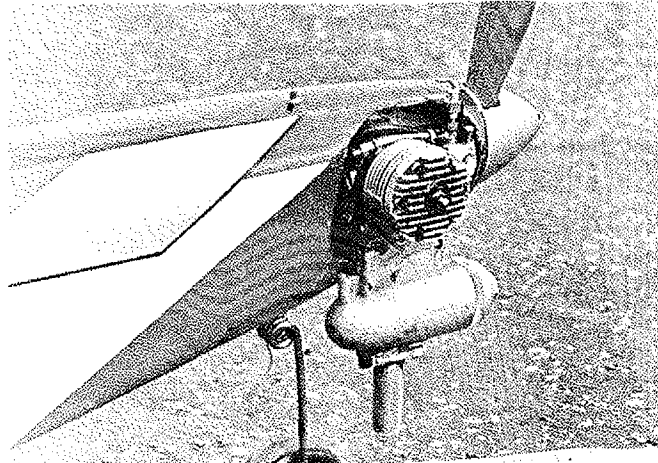
Närbilden illustrerar ljuddämparnas mångfald, här Lars Olssons installation.

Underst ses tävlingens mest välbyggda modell, Roland Ortschütz's Crusader. En detaljerad beskrivning av Rolands bygge kommer inom kort.

I högra spalten ses överst Rune Svenningsson som själv bygger sina radioanläggningar. Vi skall presentera också honom inom kort.

Utom tävling visades Cliff Weiricks VM-tia, semiskala-modell av DH Chipmunk, som valdes till VM:s snyggaste modell. Gerhard Westerberg köpte den på Korsika och visade upp modellen vid SM.

Längst ned ses Tommy Bennwik med sin gröna Oldenburgkonstruerade Top Hat.



Resultat i poäng:

- 1) Jesper von Segebaden, 14.274, 2) Leif Thelin, 13.319, 3) Bo Bergstedt, 12.363,
- 4) Jan Levenstam, 11.025, 5) Bo Oldenburg, 10.826, 6) Lennart Olsson, 10.509,
- 7) Bert Stövling, 10.248, 8) Göran Ridderström, 9.725, 9) Christer Gillgren,
- 9.049, 10) Bengt Lundström, 7.625, 11) Tommy Bennwik, 7.287, 12) Lars Olsson,
- 7.272, 13) Bertil Attewik, 7.088, 14) Roland Ortschütz, 6.780, 15) Svenningsson,
- 6.533, 16) Niilo Thulander, 6.252, 17) Lars Jakobsson, 5.537, 18) Kjell-Åke Elof-
- son, 2.405, 19) Stig Lilja, -.

Referatet från SM i RC V kompletteras här med några rapsodiska anteckningar

..RC-V...

Premiär blev det i tre avseenden när årets SM i klass RC V avhölls den 26-27 aug för nya klassen RC V, för YFK som tävlingsarrangör och för Rinkaby som tävlingsplats.

Till tävlingen kom 16 anmälningar, varav 13 anmälde sig till start men Kenneth Pettersson hade otur att havera innan tävlingen började. Man tycker att anslutningen bör vara större när det gäller SM, men som orsaker kan ses hastighetsbegränsningen och tävlingsplatsens ocentrerala läge. Tävlingen skulle ju även ha omfattat RC III men i denna klass hade endast 1 man anmälts.

Tävlingen avhölls i bästa tänkbara väder, svag vind med växlande molnighet och temperaturer omkring 20-25° C. Efter första omgången tog Niilo Thulander ledningen följd av Lennart Sundström och Arvid Karlsson. Ledningen lyckades Niilo hålla även i andra och tredje omgångarna, medan Lennart och Arvid bytte plats i andra omgången för att därefter i tredje omgången åter byta plats. Rune Sveningsson som låg fyra efter andra omgången råkade ut för vingbrott under träningsflygningen mellan andra och tredje omgången och var därvid borta ur toppstriden.

Således blev Niilo den första svenska mästaren i RC V han har ju tidigare två SM-tecken i RC III. I RC I är han däremot fortfarande novis.

Modellurvalet var av varierande typer och somliga har gamla RC III kärror kvar, men utvecklingen går mot mera lämpade kärror för RC V. Vagabond som ju var en bra RC III-kärre har nog inte så stora chanser i RC V. Den mest originella modellen hade Ulf Hamle, en flygbåtsbetonad modell med motorn placerad ovan vingens bakkant, med skjutande propeller.

Till sist vill YFK framföra sitt tack till domarna R Andersson, G Hofmann och B. Nilsson, samt till prisdonatorerna A. Arvidsson, N. Ek, Modelcraft och S.E. Truedsson.

Lennart Olsson

Flygplatsen var ypperlig med stora fria ytor samt korslagda startbanor som eliminerade start- och landningsbekymmer i den växlande vindriktningen.

Verkligt fint arbete hade nedlagts på att göra en effektiv och lättarbetad resultatavla. Arrangörsklubben har all heder av den.

För träning fanns ett ställ med frekvensmärkta klädnypor - också mycket bra. Trots detta lyckades någon starta Kent Petterssons modell som stod och puttrade på tomgång med ägarens uppmärksamhet riktat åt annat håll. 50 meters flygning och totalhaveri.

Det brast i anmälan av manövrerna men efter intensiv bearbetning av grenchefen Gunnar Hofman bättrade sig de tävlande. Det skall också påpekas att domarna minsann inte heller alltid hörde upp ordentligt vilket ibland gav livliga diskussioner.

Ett trevligt inslag utom tävlan var flygning med reklamsläp. Det var Lennart Olsson som på helt naturtroget sätt "plockade upp", flög och lämnade av sitt släp på vilket det syntes vida över nejden.

Inkvarteringsorten Åhus förmöjde långresenärerna till full belåtenhet.

Anmärkningsvärt är att Thulander flög med REED-anläggning. Kasta därför inte sådana grejor i byrålådan bara för att proportionalen har kommit. Det beror minst lika mycket på piloten som på radion hur modellen flyger.

Vackraste modellerna var Sundströms och Nilssons dubbeldäckare. Det är något visst med dessa oldtimers. Sundström flög en träningsmanöver före anmäld manöver och hann trots detta genomföra programmet inom utsatt tid.

Det kånkades bakom kulisserna på att de tre domarna samtliga var skåningar och att risk för lokalpatriotism förelåg. Vi får hoppas att rättvis bedömning gjordes.

Touch and go skall göras inom 50-meterscirkeln. Många missade denna manöver eller gjorde den dåligt p g a viljan att komma ned inom cirkeln.

Om loopingarna lades på så sätt att domarna inte på något sätt kunde se hur runda de var, blev det mycket låga poäng, i de flesta fall en nolla.

Invändning: Om looping placeras så att rundheten kan bedömas, hur skall då sidoavdrift påvisas.

Prisutdelning förrättades med sedvanlig stämning och arrangörer och tävlande avtackades. Alla var överens om att ett trevligt SM hade genomförts.

ULF HAMLE

Förteckning över deltagarna och deras utrustning

Plac	Namn	Klubb	Modell	Radio	Motor	Prop	V	Omg I	Omg II	Omg III	Summa
1	Niilo Thulander	YFK	Taxi	Min-X 10	OS 40	11x4	2,0	2003	1685	1726	5414
2	Lennart Sundström	MRF	Hobo	Min-X prop	Merco 61	11x6	3,8	1664	1758	1817	5239
3	Arvid Karlsson	LEN	Lenus	Micro Avionics	Vebra 3,5	9x4	1,8	1644	1846	1577	5067
4	Björn Wängström	LEN	Piper Cub	Micro Avionics	OS 49	12x6	3,5	1205	1664	1154	4023
5	Karl Einar Tell	LEN	Piper Cub	Micro Avionics	Enya 60	12x6	3,5	989	1047	1292	3328
6	Rune Sveningsson	Jönk L MFK	Skylark	Digitron	OS 29	10x6	1,8	1501	1657	-	3158
7	Lars Karlsson	LEN	Lenus	Grundig	Super Tigre	11x4	2,0	562	1066	1115	2743
8	Stig Lilja	Jönk L MFK	Sonic Crusier	Egen	Merco 49	11x7	3,3	674	998	874	2546
9	Ulf Hamle	Kronob MFK	Egen	Grundig	Enya 29	9x6	2,1	926	726	486	2138
10	Jimmy Damberth	Kronob MFK	Falcon 56	Controlaire	OS 35	9x6	2,2	585	783	470	1838
11	Kurt Hildingsson	Oskh Esk	Vagabond	FM 10	OS 40	11x4	2,1	475	420	217	1112
12	Eie Nilsson	Oskh Esk	Hobo	Grundig	Enya 45	11x4	2,5	85	220	-	305

och RAKETFLYG

Skall vi nu definitivt avskryva RC III som tävlingsklass? Förslaget var aktuellt vid 1966 års Riksstämman, men var inte fullt gehör. Ingen i nämnda klass var anmäld till SM i år. Däremot ser det ut som RC V är på stark frammarsch. I denna klass finns det större möjligheter att manövrera modellen, också med tanke på säkerheten, där möjligheten att reglera motorvarvet är viktigt. Bland modellerna som presenterades på SM fanns inget sensationellt nytt, mest uppmärksammade var de båda biplanen. I allmänhet använde man nog motorer som beträffande styrkan låg i underkant, har man tillfälle att reglera motorvarvet kan man gott köra med en något överdimensionerad motor.

Vad beträffar radioanläggningarna lever reeden fortfarande kvar och denna typ av anläggning går utmärkt till användning då programmet i RC V inte innefattar någon manöver som nödvändigtvis kräver proportionell styrning. Det skall bli intressant att se om det nya Galloping-Ghost systemet med Rands LR-3 servo kommer att ha någon framgång när det gäller RC V. Där har man ju de möjligheter som fordras, sid- höjd- och motorkontroll. Dock bör man inte placera detta system i modeller med större motorer än 35:or. Beträffande styrningen blir det i stort sett som att flyga proportionellt och man har möjlighet att trimma rodren under flykt. Priset på en GG-anläggning ligger ungefär i samma nivå som en begagnad reed, dvs omkring eller något under tusenlappen. Systemet ser ut att vara väl utvecklat och har gjort stor succé i U.S.A.

Hur skall en modell se ut, lämplig för RC V. Välj tillräckligt stor modell, spännvidden bör nog ligga mellan 1300-1700 mm. En typ som är lämplig är SR Falcon med en motor avpassad till modellens vikt. Denna modell är stabil, har utmärkt sidroderkontroll och utför de manövrar som ingår i RC V-programmet. Man kan kanske också tänka sig den mindre Falcon 56. Dessa modeller är en ungefärlig definition på hur en lämplig RC V-kärra skall se ut. Naturligtvis ställer man kravet att flygplanet utan svårighet skall kunna utföra de stipulerade manövrarna.

Skriv till MN och berätta om Dina erfarenheter.

Arne Arvidsson

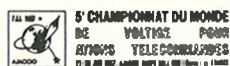
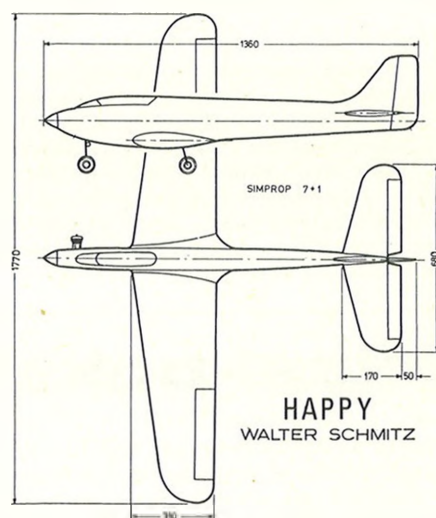
SM för modellraketer arrangerades 15 oktober av Uppsala Flygklubb och Skultuna Raketsällskap på Sundbroflygplats utanför Uppsala. Utförligt referat hoppas vi ge i nästa nummer av MN. Resultaten i antal meter höjdvinst blev följande:

Klass AC-2 Höjdflygning (13 deltagare)

- 1) Erik Böörs, Limhamn, 353, 2) Gert Ericsson, Skultuna, 314, 3) Lars Andersson Limhamn, 262, 4) Anders Anevall, Skultuna, 238, 5) Per-Åke Persson, Limhamn, 184, 6) Åke Olofsson, Skultuna, 180, 7) Claes Andersson, Limhamn, 172, 8) Rolf Valdorsson, Hässleholm, 134, 9) Mats Götbring, Uppsala, 100, 10) Jesper Nielsen, Limhamn, 83

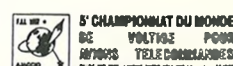
Klass PC-1 Höjdflygning med last (9 deltagare)

- 1) Lars Andersson, Limhamn, 176, 2) Gert Ericsson, Skultuna, 161, 3) Ola Svensson, Limhamn, 140, 4) Jesper Nielsen, Limhamn, 133, 5) Rolf Valdorsson, Hässleholm, 129, 6) Erik Böörs, Limhamn, 124, 7) Claes Andersson, Limhamn 117



RC-VM

Här ses en anspråkslös teknisk efterskörd från RC-VM som vi refererade i föregående nummer av MN.



Namn	Nation	Ålder	År*	Radio	Modell	Vikt	Spännvidd	Bäryta	Bäryta belastning	Motor	Propeller
KRAFT	U.S.A.	41	8	Kraft	Kwick Fli	2.750	1.510	42,20	65	Enya 60 II TV	Top Flite 11/8
MARROT	France	33	9	Radio Pilote	Satanas II	3.450	1.640	42,64	82	Rossi 60	Challenge Rossi
SPRENG	U.S.A.	35	15	Micro Avionic	Twister	2.980	1.370	51,40	58	Super Tigre 60	Rev-up 11/8
SCHMITZ	Allemagne	32	6	Simprop	Happy	3.920	1.770	46	85	Rossi 60	Eigenba 11/7,5
MATT	Liechtenstein	19	2	Simprop	Super Delphin	4.780	2.000	60	80	Rossi 60	Robbe 11/8
SWEATMAN	Afr. du Sud	31	16	Logitrol	Condor	3.640	1.740	60,8	54	Merco 61	Rev-up 11/7
BAUERHEIM	Allemagne	39	8	Multiplex	Kompromiss	3.100	1.760	46,5	67	Super Tigre 60	Kavan 11/7
OLSEN	Grande Bret.	37	14	Kraft	Upset	2.750	1.680	48,5	58	Merco 61	Top Flite 12/6
WEIRICK	U.S.A.	40	16	P. C. S.	Chipmunk	2.800	1.410	39	72	Veco 61	Rev-up 11/7,5
BRAND	Afr. du Sud	28	3	Logitrol 5	UD Panzer V	3.200	1.740	47,5	67	Merco 61	Rev-up 11/7
GIEZENDANNER	Autriche	21	7	Digi Fly	Marabu	3.100	1.810	55	56	Merco 61	Tornado 12/6
COUSSON	France	28	11	Radio Pilote	Lucifer	3.300	1.780	46	71	Super Tigre 60	Top Flite 11/8
PH AM	France	31	5	F. & M.	Vautour	3.000	1.640	47,5	64	Rossi 60	Top Flite 11/8
WESSELS	Afr. du Sud	22	58	Bonner	Kwik Fli II	3.100	1.570	41,16	76	Merco 61	Rev-up 11/8
VAN VLIET	Pays Bas	32	8	Simprop	Flipper I	3.250	—	46	70	Veco Lee 61	Bartels 11/7

* Antal aktiva år som radioflygare

30-årsjubilerande LEN arrangerade sedvanliga FILBYTER med följande resultat.

Combat-A

1) Bo Karlsson, Sparreholm, 2) Lennart Karlsson, LEN 3) Jan Karlsson, Motala

Combat-int

1) Kjell Nilsson, Sparreholm, 2) Staffan Larsson, LEN, 3) Bernt Gustafsson, LEN, 4) Bo Birgersson, Motala MfK (MMFK), 5) Yngve Rundqvist, Sparreholm, 6) Göran Fält, MMFK, 7) Mats Ekberg, MMFK, 8) Claes Nilsson, Sparreholm, 9) Ulf Larsson, Tigre, 10) Erik Åkesson, MMFK

Combat-35

1) Bernt Gustafsson, LEN, 2) Erik Åkesson, MMFK, 3) Per Arne Fransson, LEN 4) Sören Andersson, LEN, 5) Hans Carlsson, Oxelösaund

Team racing-int

1) Fransson/Ahlström, LEN 5.29, final 11.19, 2) Ahlström/Samuelsson, Galax, 5.46, final 12.23, 3) Larsson/Gustavsson, LEN, 7.21, 4) Alseby/Rosenlund, LEN, 7.31, 5) Sannes/Kjellberg, Söna MSK, 6) Lind/Winkler, SMSK, 7) Svedling/Eklund, SMSK, 8) Hedrén/Kempe, LEN.

Team racing-B

1) Kjell Axtilius, Galax, 6.45, final 7.03, 2) Dan Johansson, Tigre 7.20 final 7.17 3) Samuelsson, Galax, 6.24, 4) Winkler, SMSK

I MN har vi tidigare varnat för att utmana allmän säkerhet under modellflygning eller att irritera med motorbuller. Som ett exempel på riskerna hör vi att det i framtiden kommer att behövas licens för att modellflyga. Åtminstone i Västtyskland, där Bundesrat (överhuset) i Bonn nu studerar ett lagförslag som yrkar på tillstånd för "speciellt utnyttjande av luftrummet" för alla som önskar flyga med pappersdrakar, modellplan, ballonger och liknande föremål.

Wentzel-pokalen

Den fjortonde Wentzelpokalen på Opefältet i Östersund kördes 24 september och gynnades av ett utmärkt väder. För första gången i tävlingens historia vanns totalsegern i A1-klassen av en junior, nämligen tvåfaldige svenske juniormästaren i A2 Michael Borell. Även tvåan totalt var en junior, SM-tvåan i A1 Nils-Eric Hägglund.

De rutinerade östersundarna Arne Berglin, Stig Lewin och Gösta Nilsson hade tidigare inteckningar i pokalen men hade den här gången ingen chans mot juniorerna. Gösta Nilsson hade visserligen hängt på dem efter halva tävlingen men kvaddade sin sju år gamla Mackie och fick nöja sig med segern i seniorklassen långt efter juniorerna.

Både Michael Borell och Nils-Eric Hägglund flög utmärkt. Hägglund hade den jämnaste serien, men Borell visade sig än en gång vara den skickligare termiksökaren och det gav honom segern efter en spännande sekundstrid som avgjordes i sista starten. Borell underströk därmed än en gång vilket stort löfte han är inom modellflygsporten.

De övriga klasserna var glest besatta. Stig Lewin vann C1 i sjuke Rolf Sundins frånvaro, och Sven-Eric Pira hade ingen ordentlig konkurrens i D1.

Resultat i sekunder.

A1, seniorer

1) Gösta Nilsson, ÖFK, 428, 2) Nisse Nässén, ÖFK, 382, 3) Arne Berglin, ÖFK, 376, 4) Per Liljeqvist, ÖFK, 357, 5) Stig Lewin, ÖFK, 324, 6) Birger Sahlin, Skvadern, 322, 7) Christer Andersson, ÖFK, 312, 8) Edvard Sundqvist, Skvadern, 62,

A1, juniorer

1) Michael Borell, ÖFK, 588, 2) Nils-Eric Hägglund, ÖFK, 569, 3) Håkan Nilsson, ÖFK, 404, 4) Janne Fröjd, ÖFK, 396, 5) Bo Lindahl, ÖFK, 290, 6) Bo Molander, ÖFK, 252, 7) Kurt Holmbom, Skvadern, 221, 8) Stefan Holmström, ÖFK, 46.

C1

1) Stig Lewin, ÖFK, 524

D1

1) Sven-Eric Pira, Strömsunds MFK, 502, 2) Edvard Sundqvist, Skvadern, 215.

Det blåste ca 5 sekundmeter men var lite bygt i de första två perioderna. Mointäcket sprack upp på förmiddagen och solen tittade fram. Småmodellerna hade det lite besvärligt så Hans Kaléns segertid i A1 är smått fenomenal. Lennarth Larsson bröt av kropparna till båda sina D1-modeller men lyckades laga den ena så att den höll för tre starter med bluddervarv på motorn. Nils-Erik Holiander satte en D2:a i skogen men genomförde med reserven. Urban Nygren kvaddade vingen på en modell i första perioden och flög bort reservmodellen i tredje. Vinden blåste nästan längs med korta banan på F18 men många modeller hamnade i skogen på ömse sidor. På grund av H-trafik, rädsla för dåligt väder och Tullingefältets svåra flygförhållanden ställde bara ett 60-tal modellflygare upp. Det var ont om tidtagare men med gott humör och något utsträckt perioder flöt det hela. Tävligen slutade bara 15 min senare än beräknat och efter uträkning av resultaten fördelades den rikhaltiga prissamlingen.

Grenchefen Kalén tackade 30-års jubilerande arrangörsklubben och önskade god fortsättning

A1 (17 anmälda) Resultat i sekunder

1) Hans Kalén, Gamen, 720, 2) Dick Engström, Nimbus, Kumla, 505, 3) Hans Terner, BMSK, 396, 4) Bengt Eriksson, Eskilstuna FK, 341, 5) Roger Berg., SMSK, 294, 6) Ronny Hjartmyr, Nimbus, Kumla, 284, 7) Tommy Jansson, Nimbus, Kumla, 271, 8) Peter Wanggård, Nimbus, Sthlm, 242, 9) K G Lundström, Silverhökarna, 224, 10) Hans Svensson, SMSK, 208, 11) Roger Lindberg, Silverhökarna, 179, 12) P O Larsson, Nimbus, Kumla, 175, 13) Robert Wendler, Silverhökarna, 171, 14) Rolf Rouko, Silverhökarna, 141, 15) Dennis Lundqvist, Silverhökarna, 95.

A2 (13 anmälda)

1) Gunnar Kalén, Gamen, 732, 2) Rune Olsson, Gamen, 702, 3) Bo Modéer, Solna MSK, 637, 4) Peter Wanggård, Nimbus, Sthlm, 600, 5) Lars Larsson, AKG, 551, 6) Bertil Westin, Gamen, 532, 7) Dick Wiklund, SMSK, 499, 8) Per Södersten, SMSK, 434, 9) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla, 388, 10) Ingemar Wikander, SMSK, 369, 11) Hans Andersson, Borlänge MSK, 357.

C1 (4 anmälda)

1) Jan Zetterdahl, SMSK, 548, 2) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla, 315, 3) Lennarth Larsson, SMSK, 243

C2 (5 anmälda)

1) Bengt Johansson, AKM, 725, 2) Peter Wanggård, Nimbus, Sthlm, 595, 3) Karl-Erik Lundin, SMSK, 408, 4) Jan Zetterdahl, SMSK, 404, 5) Bengt Blomberg, Gamen, 187

D1 (6 anmälda)

1) Walter Bornhauser, Jakobsbergs FK, 408, 2) Jan Edén, Nimbus, Kumla, 368, 3) Lennarth Larsson, SMSK, 290, 4) Mats Ljungberg, Lekmännen, 229, 4) Lennarth Johansson, SMSK, 5.

D2 (12 anmälda)

1) N-E Holiander, Karlstad, 778, 2) Lennarth Larsson, SMSK, 669, 3) Lars Karlsson, Gamen, 647, 3) Bernt Wickman, Nimbus, Kumla, 647, 5) Urban Nygren, SMSK, 339, 6) L-G Lindblad, EFK, 142

Int. - lag

1) Solna MSK lag II, (Wiklund, Lundin, Larsson) 1576 sek
2) SMSK lag I (Modéer, Zetterdahl, Nygren) 1380 sek
3) Gamen (Westin, Blomberg, Karlsson) 1366 sek

1 - lag

1) MfK Nimbus, Kumla (Engström, Blomberg, Edén) 1188 sek
2) SMSK lag III (Svensson, Zetterdahl, Larsson) 1046 sek

TIBRO FLYGKLUBBS FLYGTRÄFF

Söndagen den 24 september ordnade Tibro FK en flygträff på Hovby flygfält. Inbjudan hade skickats ut till alla klubbar i Skaraborgs län samt en del andra klubbar.

Glädjande nog kom det många flera deltagare än vi hade väntat, de flesta från Skaraborg, men även från Örebro och Uddevalla. De flesta var RC-flygare, några linstyrare.

Träffen gynnades av ett i det närmaste idealiskt väder. Tyvärr hade några RC-flygare besvär av störningar, men glädjande nog inträffade inget haveri. Publikanslutningen var mycket god, trots att ingen annonsering hade gjorts.

Som ett exempel på det stora propagandavärde en träff av detta slag har, kan nämnas följande: En åskådare i 30-årsåldern hade aldrig tidigare sett ett RC-flygplan. 14 dagar senare stod han själv och flög en Tri-Pacer med 6-kanaler.

Kjell-Åke Elofsson

Pengar från

Flygsportförbundet

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET har börjat fungera även ekonomiskt. Det första bidragsåret (1/7-67 - 30/6-68) ger redan det 75.000 kronor i centrala bidrag. Av detta faller 12.000 på modellflyget som hjälp till den internationella representationen och till anordnandet av centrala tävlingar m m. Med stor sannolikhet kan vi räkna med en fyligare budget kommande tävlingsår.

DISTRIKTSOMBUDEN är tillsatta överallt. En förteckning över dessa går ut till klubbarna, så att man kan ta kontakt med rätt man direkt och planera landskapsvis. Som bekant omfattar Riksidrottsförbundets distrikt de gamla landskapen och inte länen.

Av dessa 23 är endast en renodlad modellflygare, nämligen Olof Hansson i Göteborg. Bland de övriga ingår dock flera gamla modellflygare som numera är aktiva inom flygklubbarna.

DE FLESTA OMBUDEN är specialister på segel- och motorflygsport. Detta gör att de får ett mycket stort arbete att sätta sig in i modellflygets finesser också, särskilt om de skall göra detta på egen hand. Man får därför räkna med att mötas av tacksamhet, när folk från modellflygklubbarna tar kontakt och hjälper till att reda ut våra rätt specialiserade tävlingsfasoner. Det har diskuterats att göra en rådgivande grupp för vår sport inom varje distrikt. Om detta gick att ordna spontant på alla ställen där det behövs, skulle mycket vara vunnet.

KONTAKTEN MED IDROTTSSTYRELSEN eller liknande i varje klubs hemort är naturligtvis redan etablerad - eller hur. Även om man inte redan nu fått linstyrningsarenor av kommunen, kan det finnas mycken annan hjälp för klubbens flygande att hämta.

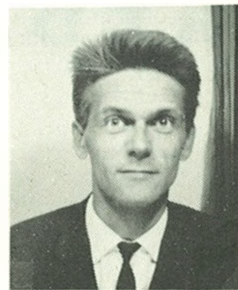
DET SKULLE VARA TREVLIGT att få veta på hur många ställen modellflyget flyttat in på Sporten i lokaltidningen, sedan vi startade Flygsportförbundet. I Riksidrottsförbundets tidning har vi i varje fall fått det utrymme vi väntat, till och med på omslaget. Vi modellflygare visste ju om det förut - att vi ligger bra till i den internationella konkurrensen i en hel del klasser - men hur många andra idrottare visste det.

Meddelande

Årets Riksstämman kommer att hållas den 18 och 19 november i Kumla.

Såväl förhandlingar som förläggning arrangeras i Statshotellet (019/79200) vid Torget i Kumla. Förhandlingarna är uppdelade i ett eftermiddagsspass på lördagen samt två pass åtskilda med lunchpaus under söndagen. På lördagkvällen hålls supé med underhållning. MN inbjuder också närvarande klubbedare till debatt om klubbproblemen. På söndagseftermiddagen avslutas programmet troligen med modellflyguppvisningar i Idrottsparken med kostnadsfritt inträde för publiken. Upplysningar kan erhållas genom Olle Blomberg, telefon 019/70307.

Calle Sundstedt, 31 rapporterar här om läget på FSF-området. Han har tillsammans med förbundsordföranden Sune Persson särskilt sysslat med vår anslutning till Flygsportförbundet och framgångsrikt överlagt med FSF och KSAK. Utom tidigare FSF-rapporter i MN har Calle också skrivit organisationskommitténs rapport om FSF till årets Riksstämman.



Till professionen är Calle adjunkt i svenska och engelska. Just nu är han ledig från detta arbete för kvalificerade språkstudier vid Uppsala Universitet. Han är uppväxt i Jämtland och trogen republiken. Efter inspelningsarbete för Landsmålsarkivet (ULMA) om besynnerligheter i vattendragen har han även aspirerat på Storsjödjurets Vänners Stora Pris (11 öre). Hans intresse för kuvade minoriteter har dessutom tagit sig uttryck i studier i klassisk tibetanska samt genom trägen cykelåkning.

Modellflygare är han sedan 1947 och under den tiden har han hunnit spränga många gummimotorer men även uppfunnit den numera regelvidriga Jämtlandsknycken för segelmodeller, som gav 20 % extra utgångshöjd i starten.

Som instruktörsutbildare började han redan 1958 på Åleberg. Så länge SMFF:s kurser har pågått har han ansvarat för dem och Förbundet har därvid haft nytta av hans goda kontakter inom Medborgarskolan. Lägg därtill att han varit den expansiva Uppsalaklubbens huvudsekreterare en femårsperiod, är redaktör för hemmaklubbens tidning Luftposten, ingår i Flygrevyns redaktionskommitté, gärna motorflyger, navigerar bättre med radio än utan och är länsflygchef i Uppsala länk (d v s sköter civilförsvares- och hjälpflyg i regionen) samt basar för länsgruppen av Frivilliga Flygkåren. I flygklubbskretsar beskylls Calle för att vilja föra in ett års modellflygande som kvalificering för segel- och motorflygande.

Calle läser också en av våra svåraste konkurrenter - Grönköpings Veckoblad. Till favoriterna hör även märket H (Alf Henriksson) i DN. I morgontrötta grundskoleklasser har han t o m hörts citera dagsvers som denna:

Talgoxen sitter på grenen
och fryser förfärligt om benen

NOTISER

FSF:s årsmöte invalde i styrelsen Sune Persson med Sune Stark som suppleant. Modellflygsektionen fick följande sammansättning: Ordförande Sune Stark samt övriga ledamöter Gunnar Hofmann, Gunnar Kalén, Olle Olsson och Harald Sannes.

Till FSF:s valberedning valdes Calle Sundstedt och Lennarth Larsson.

PRIVATRADIOBANDET öppnades 1961. Antalet tillståndsbevis nådde 1000-strecket 1962, 2500 1964, 5000 1965 och 10000 i april i år. Privatradiokanalerna är unika så tillvida att inte inom någon annan del av de informationsbärande radiospektrum, så många trängs på så få och så närliggande kanaler med så liten effekt på så ringa yta - inte bara med varandra utan också med ett mycket stort antal starka, legaliserade men inte informationsbärande modulerade sändare. Utvecklingen saknar ej problem. Klubbarna som använder privatradioanläggningar för skallgång efter bortflugna modeller, depotkontakter etc gör klokt i att läsa tidskriften Radio & Television nr 7-8/67.

Marschal McLuhans ideer är ju inne för närvarande. Även Modell-Nytt är ju ett medium. Visserligen lockar karlens svepande generaliseringar till kritik men hos honom finns också teser som är intressanta för oss. Om vi exempelvis syftar till ökad kunskap, tilltagande intresse och mer stimulans för SMFF:s medlemmar så är det enligt Mc Luhan lika viktigt hur vi presenterar materialet som sakinnehållets kvalitet. Att papperskvalitet, lay out, štilsort och blaha gör oss till exempelvis bättre tävlingsflygare, är ett ganska kontroversiellt påstående inom Modelflygförbundet.

I motsats till Roland Pålsson har vi dock svårt att tillämpa Freud i samma utsträckning. Å andra sidan har vi kanske stöd från Olof Lagerkrantz, som karakteriserar Pålsson med "talekonst i stället för fakta".

MODELLFLYGNITT

Från första numret under 1968 återtar vi vårt gamla namn Modellflygnytt efter att från nummer 3/66 av Justitiedepartementet tvingats till ändringen. Vi hoppas i fortsättningen slippa bli uppfattade som boulevardblad, vilket faktiskt hänt MN.

PROFILEN

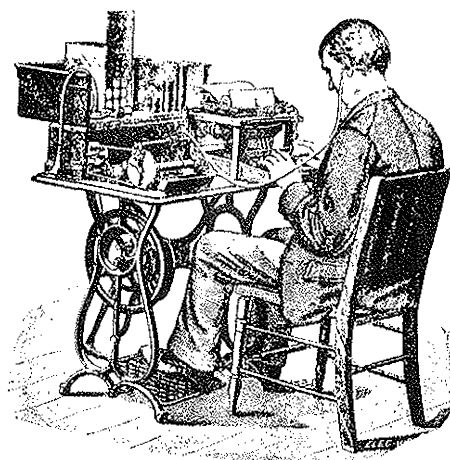
Carl-Gustaf Ahremerk, 45, ingår i MN:s redaktion. Hans namn eller signatur ses ju ofta i våra spalter.

Carl-Gustaf är tecknare på Saab och förbarmar sig därför över alla kluddiga ritningar läsekretsen så vänligt skickar till oss. Han övervakar också sättningen och hjälper Gunnar Landin med ombrytningen.

1932 debuterade Carl-Gustaf med en gummitormodell (bambu, furu, smörpapper, cykelslang, räckvidd max 30 meter) enligt förebild ur Flight, som fadern, garageföreståndare på F3 i Malmslätt, bar hem i form av cirkulationsexemplar.

Före kriget tävlade Carl-Gustaf med nybildade LEN på I4. Under rekryten 1942-43 tävlade han för F3 i klasserna S1 och S2.

Sedan dess har inga andra tävlingsinsatser än KM i Coupe d'Hiver förekommit. Men modeller har han byggt



FRÄMRE OMSLAGSBILDEN visar Eliassons Antic, en amerikansk byggsatsmodell för RC från Lou Proctor som hämtat sina huvuddrag från Fockers E III Eindecker. Bilderna togs vid en uppvisning för TV vid SM i RC I (foto Göran Alseby),

BAKRE OMSLAGSBILDEN (foto Göran Alseby) presenterar de mest framgångsrika svenskarna i Nordiska Linflygländskampen där vi äntligen fick en inteckning i vandringspriset. Från vänster Bengt Martinelle (3:a i speed), Bernt Gustavsson (3:a i combat), Ove Andersson (1:a i stunt) och Roger Holmberg (1:a i combat). Medaljörerna Per Gelang och Erik Björnwall saknas tyvärr på bilden.

och flugit hela tiden. Första motormodellen med Olson Rice 19 byggde Carl-Gustaf 1945.

Tillsammans med Bertil Dillner flögs första RC-modellen (Air Trolanläggning) i mitten av femtiotalet. Numera lockar radioflyg, skalaflyg och underliga konfigurationer mest. Radiostyrd skala autogiro är hans framtidsdröm. Air Trails anlidade Carl-Gustaf 1950-55. Han gjorde tävlingsreferat, ritningar på skalamodeller, skisser på populära Dynajetmodeller etc.

SMFF:s emblem och prestationsmärken har utformats av Carl-Gustaf till glädje för alla fåfänga modellflygare. Han är också entypen för "tidningsflygarna" läser regelbundet nio av våra kollegor - ett nöje som kostar honom en halv tusenlapp per år och mindre byggtid. Till dessa kommer alla böcker, tidskrifter för fullskalaflyg etc.

Radiostyrda modellbåtar är toppen, ett intresse som delas av två söner.

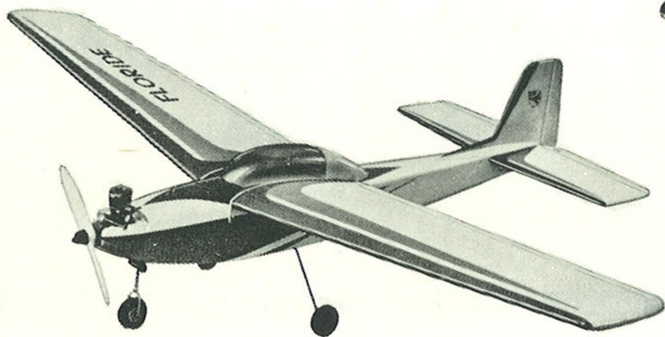
Hustru, sommarstuga i Skåne, fotografi, broschyrritning är trogna medpassagerare i livet. Omgivningen känner honom som en ständigt vänlig, försynt och okuvligt idealistisk ande i en imponerande maskulin kropp.

MODELL-NYTT, Box 11060, NORRKÖPING, Postgiroadress Pg 518165, NORRKÖPING. Redaktion Västra Strandv. 11, HJULSBRO. Organ för SMFF och tillsändes förbundets samtliga medlemmar med 6 nummer per år (10 febr., april och juni, 1 sept. samt 10 okt. och dec.). Prenumerationspris 10 kr/år. Nuvarande upplaga 2500 ex. De åsikter som framförs i artiklar i tidningen får stå för författarna och delas inte nödvändigtvis av SMFF. Tidningsledning: Redaktör och ansvarig utgivare Göran Alseby, layout Gunnar Landin, konsult Carl-Gustaf Ahremerk, distribution Bengt Martinelle. Annonser: 1/1-sida 200 kr, 1/2-sida 125 kr, 1/4-sida 75 kr (Tillägg för flerfärg och speciell placering, rabatt för flera sidor upprepat införande och icke kommersiella ändamål. Tag kontakt med red, tel 013/598 35 för närmare upplysningar). Radannonser: Kostnadsfritt för SMFF:s medlemmar (Red förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus), för övriga 2 kr/rad.

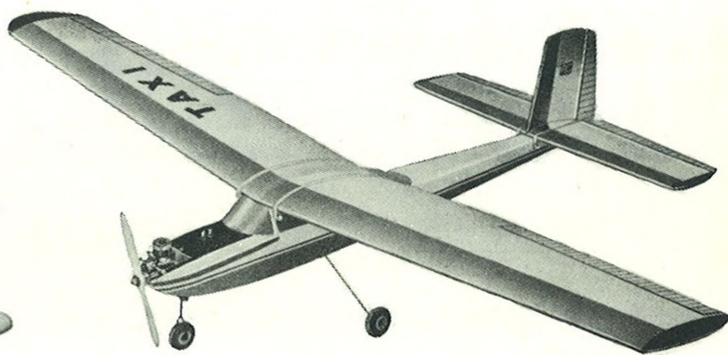
Nästa nummer utkommer omkring

15.12

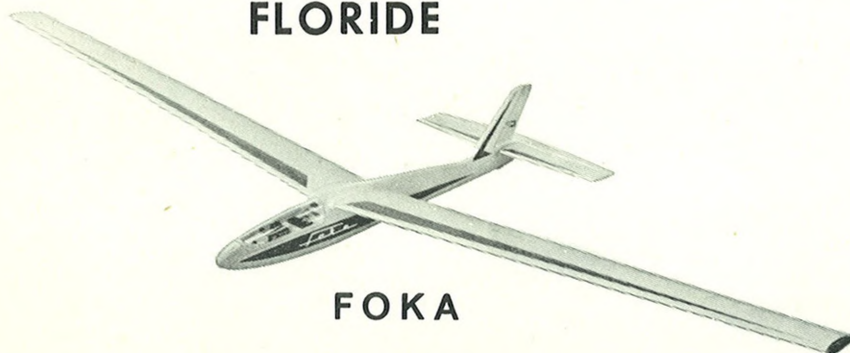
Manus bör vara redaktionen tillhanda senast 1 månad före utgivningsdagen.



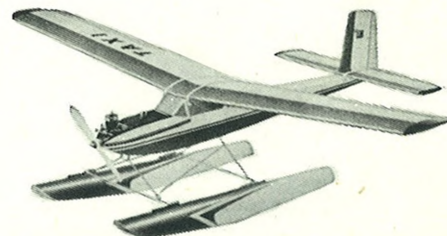
FLORIDE



TAXI



FOKA



FOKA

2-6 kanalers radioseglare
Spännvidd 2600 mm
Längd 1110 mm
Artnr 4221, pris 115:-

FLORIDE

för 3,5-6 km, 2-10 kana-
lers multimodell
Spännvidd 1400 mm
Längd 970 mm
Artnr 4621, pris 112:-

TAXI

för 2,5-6 km, 2-8 kanalers
multimodell
Spännvidd 1500 mm
Längd 1020 mm
Artnr 4625, pris 99:50

PONTONER till RC-plan
Längd 695 mm Bredd 104 mm
max flygplansvikt 3,5 kg
Artnr 123, pris 43:75

1 sats styrstag mm till Flo-
ride, artnr 114, pris 19:75

Graupner -BYGGSATSER:

Generalagent: A. HERMELE AB, Lindvallsplan 6, Stockholm 9, tel. 69 19 19

FLASH NEWS

RC - IMPORTEN, specialfirman för radio-
styrning, presenterar det hittills mest
kompleta sortimentet för kvalitetsmed-
vetna radioflygare.

Bland annat: **Propellrar:** REV UP
Motorer: VECO 19 och 61, K&B 40. **Glödstift:**
FOX K&B FIREBALL VECO. **Spinners:** Williams
Veco. **Hjul:** DU-BRO och Williams
KWIK-LINK 12", NY-LINK, Frekvensflaggor,
Frekvensmärken, Varvräknare. Galloping-
Ghost system, Samt de flesta i amerikan-
ska tidningar utannonserade artiklar.

PROPORTIONALANLÄGGNINGAR säljer vi
även: Micro-Avionics, Orbit, PCS, Kraft
Logictrol, Bonner m.fl. Ibland har vi även
begagnade anläggningar i lager.

Byggsatser - halvfabrikat - färdiga flygpl.

SKRIV EFTER PRISLISTA!

RC IMPORTEN

Specialfirma för radiostyrning av modellflygplan

Sven Hydén, Älvsjövägen 8, Älvsjö, tel. 08/99 76 42

PENFRIENDS WANTED

My name is Ambrose A Santiago and I am Aeromodelling
instructor in N.C.C. Institute of Airwing. We make all types
of model planes and fly them from time to time. We also
represent at All India model Aircraft Rally, which is held
at Calcutta once in a year.

I am very much interested in Aeromodelling activities
in your country and want to exchange views and news with
elderly Swedes. My address is

Indrajit. Society
Block 9 A
Naranpura Char Rasta
AHMEDABAD 13
Indien

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
Ledare i Milstolpar	3
Standardracing	4
Notiser	5
Instruktörskursen	6
Clear Miss	7
Friflyg-VM	8
Linflyg-EM	12
Linflyg-SM	14
SM i RC I	16
SM i RC V	18
Raketflyg-SM	19
Radioflyg-VM	19
Wentzelpokalen	20
Solnas Jubileumstävling	20
Anslag från FSF	21
Radaktionssidan	22

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

